Du Weser à la Vistule

Du Weser à la Vistule

Lettres sur la Marine allemande

PAR

ÉDOUARD LOCKROY

ANCIEN MINISTRE DE LA MARINE
DÉPUTÉ

BERGER-LEVRAULT & Cie, ÉDITEURS

PARIS
5, RUE DES BEAUX-ARTS

NANCY
RUE DES GLACIS, 18

1901

AVANT-PROPOS

Ce volume ne contient que des notes de voyage, des lettres écrites pour la plupart sous l'impression même du moment. Il n'y faudrait pas chercher un travail détaillé et approfondi sur l'organisation de la marine allemande. Le plan en paraîtrait trop défectueux, les lacunes y seraient trop nombreuses. J'ai voulu, seulement, donner une idée de l'effort accompli de l'autre côté du Rhin, indiquer les lignes générales.

Ce n'est pas sans hésitation que j'ai entrepris cette course sur les bords de la mer du Nord et de la Baltique. En 1870, mon père qui, ce jour-là, servait comme volontaire dans le bataillon que je commandais, tom-

bait à côté de moi, blessé d'une balle à la jambe : je n'avais pas vu d'Allemands depuis. En outre, la prospérité de l'Allemagne, dont notre défaite est l'origine, m'était pénible à constater. Mais les officiers de vaisseau que j'ai l'honneur de connaître m'avaient si souvent entretenu des progrès accomplis par la flotte du nouvel Empire, de son accroissement redoutable, de la valeur de son personnel, du prochain danger qu'elle créerait pour l'Europe, de l'éclosion spontanée d'une marine de guerre et d'une marine de commerce, que je me décidai à partir. Il y a toujours profit à voir ce qui se passe à l'étranger. Le raconter n'est pas toujours inutile.

En quittant la France, il faut, je crois, faire abstraction de tout souvenir, de toute préoccupation sentimentale, en un mot, de ce qui peut gêner ou troubler la vue. J'ai tâché de visiter ce qui m'a été montré de l'Allema-

gne, comme j'aurais visité une usine ou une entreprise industrielle quelconque. Je me suis efforcé de dire simplement ce que j'avais aperçu, de rapporter ce que j'avais entendu et de résumer ce que j'avais lu. J'ai évité les comparaisons et les parallèles. Les faits, à mon sens, parlent d'eux-mêmes assez haut.

L'Allemagne fait de grandes choses. Nous serions coupables de ne pas nous en préoccuper. Tout y mérite l'attention, tout y sollicite l'étude : le développement colossal de l'industrie et du commerce, l'augmentation extraordinaire de la population, la force toujours croissante de l'armée, l'armement d'une flotte qui, avant peu, rivalisera avec la flotte anglaise, et plus encore peut-être que cet accroissement subit de puissance, l'état d'esprit de la nation qui, tout entière, après avoir conquis l'hégémonie en Europe, rêve d'étendre son influence sur le monde. Tout cela, sans doute, n'apparaît pas dans ces lettres. Elles n'ont

trait qu'à ce qui se passe dans les arsenaux, dans les ports et au bord de la mer. Mais, la marine est un thermomètre excellent. On peut juger, par ses progrès, des progrès que le pays a réalisés.

La méthode qu'a employée l'Allemagne pour constituer sa flotte est la même que celle qu'elle a adoptée pour la formation de son armée. On y retrouve cette même vue claire et nette des choses, cette même volonté inflexible d'atteindre le but, ce même souci de l'intérêt général auquel, impitoyablement, on sacrifie les intérêts particuliers, cette même préoccupation de ne rien abandonner au hasard, cette même obstination à tout prévoir, ce même soin méticuleux du détail, cette même rigueur enfin dans l'application des grands principes qui, en temps de guerre comme en temps de paix, doivent présider aux entreprises militaires. On sent qu'un plan d'ensemble a été longuement élaboré, qu'on l'a

fidèlement suivi. L'effort a été continu. Pas un seul instant il ne s'est ralenti. Aucune des forces vives du pays n'a été paralysée ou perdue.

Ce n'est pas par des nouveautés que l'Allemagne s'est tirée de pair; elle n'a point marché sur les traces des nations innovatrices : la France, l'Italie, l'Angleterre et même l'Autriche. L'Allemagne a laissé faire à d'autres les expériences. Elle s'est contentée de s'approprier les progrès réalisés ailleurs. Elle s'est en même temps étudiée à perfectionner ou à simplifier, ce qui souvent revient au même, les inventions de ses voisins. C'est dans l'application de l'idée et dans l'utilisation de l'outil qu'elle a surtout été géniale. Avec une sûreté de vue admirable elle a envisagé le côté pratique des choses. Aucune amélioration de détail telle, par exemple, que la suppression partielle des rivets à bord ou que la préservation des arbres de couche par un

enduit caoutchouté n'a été négligée par elle. D'autre part, ses doctrinaires militaires s'étant efforcés d'établir — et, à leur point de vue spécial, ils ont eu raison — que l'état de guerre est l'état normal des nations, que l'état de paix n'est qu'un état provisoire et instable qu'on doit employer à organiser la lutte, elle a totalement supprimé tout ce qui, dans sa flotte, dans ses arsenaux, ou même dans son administration, ne concourait pas, d'une façon directe et efficace, à la préparation du combat. Elle a vendu ou dépecé ses unités vieillies; elle a rajeuni celles qui pouvaient servir encore; elle s'est débarrassée, par un système de mise à la retraite impitoyable, de tout le personnel qu'elle jugeait devenu inapte au service; elle a réduit ses états-majors au strict nécessaire; elle a restreint, dans la mesure du possible, les rouages administratifs; elle a proscrit tout ce qui était superfluité, luxe, apparat ou décor, et la part de budget que

le pays accorde à la marine a tout entière servi, sans qu'un pfennig en fût perdu, à une augmentation de puissance, à un accroissement de forces.

Tout s'enchaîne, dans les affaires allemandes, avec une implacable logique. L'Allemagne a commencé, grâce à la politique économique de M. de Bismarck, par développer son industrie et son commerce ; le développement du commerce et de l'industrie a entraîné le développement de la marine marchande ; le développement de la marine marchande a nécessité la création d'une marine de guerre. Ainsi, en dépit de la géographie et de l'histoire, par la seule force des choses, l'Allemagne va devenir une grande puissance navale. L'œuvre est entreprise aujourd'hui : elle sera menée, malgré tous les obstacles, à bonne fin. Mais, cette prétention de l'Allemagne à dominer sur les mers la contraindra tôt ou tard à entrer en lutte avec l'Angleterre. Ce

duel sera l'un des plus terribles de ceux que verra le vingtième siècle. Quelle en sera l'issue? Il est impossible de le dire. Ce qui est certain, c'est que pour s'assurer la victoire, l'Allemagne aura fait tout ce que peut imaginer la prévoyance humaine, tout ce que peuvent réaliser la patience et l'énergie d'un peuple.

Des événements qui se préparent aujourd'hui, comme se préparait autrefois la guerre de 1870, nous ne paraissons même pas nous inquiéter. La France, hypnotisée par des divisions intérieures, semble indifférente à ce qui se passe au dehors. Peut-être voudra-t-elle un jour regarder au delà de ses frontières, peut-être, fidèle à ses traditions et à son passé, songera-t-elle un jour à conserver la place qu'elle doit occuper dans le monde.

E. L.

LETTRES

SUR LES

MARINES ÉTRANGÈRES

LETTRE I

Un voyage en Allemagne. — Le Reichsmarineamt. — Torpilleurs et cuirassés. — L'intérieur d'un ministère. — Création de la marine impériale. — Application d'un principe. — Une grande réforme administrative et militaire. — L'empereur chef de la marine. — Un désir de l'empereur.

Berlin. Septembre 1900.

Ce n'est pas sans un serrement de cœur qu'on voyage en Allemagne. De cruels souvenirs vous assiègent. On ne peut distraire son esprit du passé. Il faut un effort de volonté pour dominer l'émotion profonde qui vous étreint à la vue d'une pareille explosion de vitalité et de force. L'admiration qu'invo-

lontairement elle provoque se complique d'un sentiment douloureux.

Je ne puis dissimuler les pensées contradictoires qui m'obsédaient dans toutes mes pérégrinations à travers le littoral de la mer du Nord et de la Baltique. Il m'avait semblé qu'au moment où la flotte allemande va prendre un développement inattendu, il était intéressant d'étudier, chez elle, la marine du nouvel empire. Rien ne vaut les leçons de choses. Elles en disent plus que les livres, les discours et les budgets. Cette marine, en effet, offre un spectacle unique en Europe. Née à peine d'hier, elle sort de l'eau toute moderne et toute neuve. Elle peut, du premier coup, réaliser dans ses ports comme sur ses vaisseaux les ultimes progrès de l'industrie et de la science ; elle peut profiter, pour son organisation administrative et militaire, de l'expérience de ses rivales ; enfin, le poids des siècles ne pèse pas sur elle. D'anciennes traditions, respectables parce qu'elles sont glorieuses, mais funestes parce qu'elles

ne s'harmonisent plus avec les besoins du siècle, ne paralysent pas son initiative. Plus peut-être que la marine anglaise, à cause précisément de sa jeunesse, elle est importante à connaître. La méthode rigoureuse qui a présidé à sa création, l'application inflexible de certains principes tutélaires la rendent féconde en enseignements dont nous devrions profiter. Notre patriotisme se replie trop souvent en lui-même. Il ne regarde pas assez au dehors : les rapports du colonel Stoffel, oubliés dans un tiroir, en sont une preuve éclatante. Et il a fallu que ma conviction à ces différents points de vue fût bien forte pour me faire surmonter l'amère mélancolie qui s'empare de tout Français en franchissant la frontière.

Le pays, vu par la fenêtre du wagon, donne bien l'idée de l'Allemagne nouvelle. Dans l'immense plaine où la persévérance du paysan brandebourgeois remue une terre ingrate, çà et là de grandes landes, roses de bruyères, apparaissent entamées aux deux

bouts par la charrue; d'épaisses forêts de pins et de bouleaux font à l'horizon des taches sombres, et parfois, au milieu de la solitude d'un site sauvage, surgissent les longues cheminées d'une usine, un village de briques où grouille une population ouvrière, une rivière bleue encombrée de chalands que des mariniers chargent ou déchargent sur les berges. Nulle part, sinon peut-être en Amérique, on ne devine mieux la lutte de l'homme contre la nature, l'éveil de son énergie, sa volonté de triompher de la rébellion du sol.

L'impression qu'on ressent en entrant à Berlin, comme d'ailleurs dans tous les grands centres de l'Allemagne, est celle d'une vie intense. Des chemins de fer traversent la ville en tous sens, passant au-dessus des rues où les locomotives jettent leur fumée. De grandes gares dégorgent continuellement, sur les places qui les avoisinent, des multitudes affairées. Partout des quartiers neufs, des avenues nouvellement ouvertes, des mai-

sons fraîchement bâties, les unes à l'architecture lourde, surchargée, d'une archéologie prétentieuse, les autres simples, charmantes, avec leurs balcons superposés et couverts de fleurs éclatantes qui font, le long des murs, des espèces de jardins perpendiculaires. Berlin grandit à vue d'œil. C'est dans des proportions inconnues au reste de l'Europe que sa population augmente. Les ateliers et les usines s'encastrent au milieu des demeures particulières. De vastes cités, dont le porche arrondi en plein cintre s'ouvre sur de larges boulevards, contiennent jusqu'à trois mille locataires. Les diverses industries emploient une armée de sept cent mille ouvriers. Et, bien que les foules soient silencieuses, bien qu'aucun bruit ne trouble la tranquillité des faubourgs, bien que des agents de police, armés et casqués, surveillent, à cheval, les gestes et la conduite des passants, partout on devine l'activité, le mouvement, la fièvre du travail, l'ivresse d'une existence nouvelle.

Une heure après mon arrivée, j'étais au Reichsmarineamt. Je devais à M. le marquis de Noailles de m'en voir ouvrir les portes, ainsi que celles des grands arsenaux de guerre. Tout le monde sait avec quelle dignité et en même temps quelle profonde connaissance de la politique extérieure, M. de Noailles remplit la tâche, épineuse entre toutes, de représenter la France à Berlin. Il est secondé, pour les questions maritimes, par M. le commandant Buchard, un des officiers les plus distingués de notre armée navale, dont le tact et les connaissances spéciales sont appréciés même de nos voisins. Comme on a permis, sans inconvénients, à des officiers allemands de visiter Toulon ou Brest, on pouvait permettre à un simple civil de se promener à Danzig, à Wilhelmshafen et à Kiel. Je dois dire que j'ai rencontré, partout, un accueil d'une courtoisie raffinée ; que jamais aucune allusion, même lointaine, n'a été faite à la politique ; enfin, que dans les conversations que j'ai pu avoir

avec les autorités militaires ou administratives, jamais un mot n'a été prononcé qui ne fût relatif à ces questions techniques dont M. Zieze, le gendre et le successeur de Schichau, disait à Elbing « qu'elles peuvent réunir tous ceux qui se préoccupent des grands problèmes de la mer ».

Le Reichsmarineamt est installé dans une maison qui ne diffère guère des autres et dont l'entrée donne sur une place plantée d'arbres. L'intérieur, comme celui de toutes les administrations allemandes, brille d'une propreté méticuleuse et éclatante. C'est le seul luxe de l'endroit. Pas de tapis par terre; pas de meubles inutiles; pas de tableaux ni de tapisseries. Rien que ce qui est nécessaire au travail. Des tables, des petits bureaux, des chaises en pitchpin, des papiers clairs aux murailles. Partout de l'air et de la lumière. Sur de larges consoles, les modèles des cuirassés du dernier type : entre autres celui du *Friedrich-der-Grosse*. Ce sont des navires puissamment armés d'artillerie bien

que leur tonnage soit sensiblement inférieur à celui des navires qu'on projette en France ou qu'on a construit en Angleterre : 4 canons de 240, accouplés dans les tourelles avant et arrière, 16 canons de 154 (l'équivalent de notre 164,7) répartis sur les flancs et de façon à leur donner un champ de tir considérable. Une petite artillerie de 47, nombreuse, disséminée sur le pont ; des tubes lance-torpilles. Tous ces bâtiments ont des quilles latérales, ce que n'ont pas encore tous les nôtres.

Ces quilles atténuent sensiblement le roulis, assurent la tranquillité de la plate-forme et, par conséquent, la précision du tir. A bord de chaque cuirassé, se trouve, parmi les embarcations, un torpilleur un peu plus fort que ceux que nous avons mis sur notre croiseur porte-torpilleurs *Foudre*. Ces petits bateaux marchent à 12 nœuds. Ils sont destinés probablement à être mis à l'eau pendant le combat et à agir au moment psychologique. Une disposition pareille n'existe pas

en France, ni, je crois, en Angleterre. Elle serait à étudier. Comme nous et avant nous, les Anglais avaient construit une sorte de mère Gigogne : un nid de torpilleurs à l'allure rapide, qui devait accompagner les escadres. Ils ont, depuis, renoncé à cette conception. Peut-être — cela est à voir — la solution allemande du même problème est-elle plus simple et meilleure.

Le Reichsmarineamt, comme toute l'administration supérieure de la marine, a été réorganisé, il y a un an à peine. On a voulu se conformer, d'une façon plus rigide et plus absolue, à ce grand principe appliqué dans toute l'Allemagne, aussi bien par les particuliers que par l'État et qui fait la prospérité de l'industrie comme la puissance de la marine et de l'armée : celui de la division du travail. C'est toujours par la mise en pratique, pour ainsi dire implacable, de certaines idées générales reconnues utiles, que l'Allemagne est arrivée à réaliser les immenses progrès qui nous étonnent aujourd'hui.

Une discipline sévère, jointe à un esprit d'initiative qui ne recule devant aucune audace, là est le secret de sa force.

Aussitôt après 1871 et la proclamation de l'empire, on avait créé, à la place du ministère de la marine prussien, « l'Imperial Admiralitæt » qui le remplaçait en l'agrandissant. L'organisation était à peu près la même. On était encore dans la période des tâtonnements; on n'avait pas de vues bien arrêtées sur l'avenir maritime de l'Allemagne. C'est en 1889 seulement que l'amiral von der Goltz, commençant à appliquer d'une façon sérieuse le principe de la division du travail, sépara le commandement militaire de l'administration et créa les deux services distincts de l'Oberkommando et du Reichsmarineamt. Au premier il voulut donner toutes les questions se rattachant à la défense nationale, au commandement des escadres, à la guerre navale, au personnel, à l'instruction des officiers et des hommes, à la tactique et à la stratégie; au second,

toutes les questions purement techniques. Cela ressemblait un peu à notre état-major général et à nos directions du matériel et de la comptabilité. Mais combien plus nettement et plus franchement séparées ! combien plus spécialisées ! Les deux services, en Allemagne, étaient déjà rendus presque autonomes. Un vice-amiral se trouvait à la tête de l'Oberkommando ; un contre-amiral à la tête du Reichsmarineamt. Une seule section mettait en rapport les deux branches de l'administration. Elle tenait lieu de notre quatrième section de l'état-major, supprimée, je ne sais pourquoi. Du premier coup, von der Goltz avait donc réalisé ce que nous avions depuis longtemps projeté en France : la séparation de la flotte construite et de la flotte en construction, ou plus simplement de l'armée navale et de l'usine navale.

L'usine et l'armée qui avaient pu être réunies sans inconvénients dans les mêmes mains, au temps simpliste de la marine à voiles, exigent aujourd'hui, avec les compli-

cations infinies des sciences modernes, une division administrative et même effective à peu près complète. L'Allemagne a fait naturellement cette division, non seulement au sein de l'administration supérieure, mais encore, ce qui est plus important, et ce que nous avions d'abord tenté, dans les arsenaux. On le verra à Wilhelmshafen et à Kiel. Une telle disposition est relativement simple à établir quand tout est à créer et qu'on se trouve en présence d'une table rase. Elle est singulièrement difficile, au contraire, lorsque, comme en France, il faut remanier des institutions anciennes, rompre avec des habitudes séculaires et changer jusqu'à des installations matérielles. Les industries neuves ont toujours un avantage sur les vieilles industries : elles profitent, en naissant, de tous les progrès. Il en est de même pour les marines qui viennent au monde : rien ne gêne le développement de leur force, ni l'épanouissement de leur virile jeunesse.

Si remarquable que fût cette organisation,

elle ne parut pas encore assez conforme au principe directeur qui, cependant, l'avait inspirée. On reconnut qu'entre les services il y avait des frottements, des rivalités et des chevauchements inévitables. Or, quand en Allemagne une réforme paraît utile, elle est toujours rapidement accomplie. L'exécution suit toujours de près la pensée. Le 7 mars 1899, un décret impérial modifia profondément les choses, supprima l'Oberkommando, créa à sa place l'Admiralstab, augmenta les pouvoirs du Reichsmarineamt, et plaça enfin toute la marine sous l'autorité directe de l'empereur, aidé de son cabinet maritime.

Ce fut une révolution. A la tête de l'Oberkommando avait été placé un homme que l'éclat de ses services et sa longue expérience rendaient sympathique à tout le pays: l'amiral de Knorr. Jeune encore, puisqu'il n'était âgé que de cinquante-neuf ans, l'amiral de Knorr était entré au service à quatorze ans. Il avait pris part, avec la corvette *Danzig,* à l'expédition dirigée contre les

pirates du Riff, au Maroc. Lieutenant de vaisseau en 1870 et commandant le *Meteor,* il s'était canonné sans désavantage, dans les eaux de la Havane, avec l'aviso français *Bouvet*. Contre-amiral en 1883, vice-amiral en 1889, amiral en 1893, il passait pour un des hommes les mieux au courant du service et les plus propres à organiser la flotte nouvelle et puissante qu'exigeait la sécurité de l'empire. On l'avait fait Oberkommandant, c'est-à-dire commandant en chef de la marine allemande. Cependant, il fut tout à coup et sans que personne s'y attendît relégué dans le cadre de réserve. L'Oberkommandant s'en alla avec l'Oberkommando. Depuis ce temps, on n'entendit plus parler de lui. C'est le sort de tous les officiers allemands qui, pour une raison ou pour une autre, quittent le service. Personne ne s'occupe plus d'eux. Leur nom n'est plus jamais prononcé. Il semble qu'ils disparaissent du monde et qu'ils meurent avant de mourir.

Cette disgrâce n'a peut-être pas eu pour

seule cause la réorganisation des services. On raconte que l'amiral de Knorr était très attaché aux idées et aux tactiques de l'ancienne marine dont l'empereur s'est montré souvent l'adversaire. Un dissentiment aurait éclaté entre le souverain et lui au sujet de l'instruction à donner aux jeunes officiers. Contrairement à ce qui avait été décidé en haut lieu, de Knorr aurait voulu que les cadets fissent deux années de suite à la mer avant de suivre, à terre, les cours de l'école navale. Il était surtout opposé à la suppression de la mâture et du gréement sur les navires-écoles. Il prétendait, comme beaucoup de nos amiraux, que, bien qu'on ne naviguât plus à la voile, c'était, cependant, la navigation à la voile qui, seule, pouvait former de bons marins. Est-ce la fermeté avec laquelle il soutint ces diverses opinions qui le fit tomber en disgrâce ? Je n'en sais rien. Le fait est que, malgré sa santé, ses services et son expérience, il dut rentrer dans la vie privée.

Ce remaniement des autorités supérieures de la marine, qui avait coûté si cher à l'amiral de Knorr, simplifiait encore l'organisation de 1889. Elle avait surtout pour but d'empêcher ces compétitions entre les services qui entravent la marche des affaires d'une façon toujours fâcheuse. Pour la rendre à peu près irréprochable on n'eut qu'à copier l'organisation de l'armée de terre. Tout le monde sait que l'empereur allemand commande personnellement cette armée. Un cabinet militaire, à la tête duquel est placé un général qui porte le titre de « général en chef », l'assiste dans cette tâche. Au ministère de la guerre incombe la mission d'administrer les troupes prussiennes et celles des petits États de l'empire, de lever les hommes, de les distribuer dans les corps, etc. Les grands États comme la Bavière, la Saxe, etc., possèdent une organisation militaire autonome. Enfin, à l'état-major général, complètement indépendant du ministère de la guerre, ayant à sa tête un général, qui,

comme le directeur du cabinet militaire, porte le titre de général en chef, appartient le soin d'étudier et de dresser les plans de campagne; de connaître des questions stratégiques et tactiques; de régler l'ensemble et les détails de la mobilisation. Toutes les attributions sont, comme on voit, spécialisées et séparées avec un art méticuleux et admirable. Il en fut de même pour la marine. On ne conserva, de l'Oberkommando, que le service relatif à la préparation à la guerre qui, sous le nom d'Admiralstab, devint le pendant du Generalstab ou état-major général. A lui furent spécialement réservées les questions de stratégie et de tactique navale, les questions de politique militaire « se rapportant aux navires de guerre allemands qui se trouvent à l'étranger », enfin, la mobilisation. Le Reichsmarineamt s'enrichit des dépouilles de l'administration supprimée et l'empereur, à la tête de son cabinet maritime que dirige aujourd'hui l'un des officiers les plus distingués de la flotte, M. de Senden-

Bibran, prit le commandement effectif et direct de la marine tout entière.

Le décret par lequel l'empereur allemand annonce la nouvelle organisation ne manque pas de caractère :

« Ayant, dit-il, décidé de prendre en mains le commandement de la marine comme je l'avais fait jusqu'ici pour l'armée, j'ai jugé qu'il n'était plus nécessaire de laisser entre moi et les divers commandants une autorité spéciale et centrale, qui n'avait d'autre service à faire que mes ordres à transmettre.

« En conséquence, j'ordonne ce qui suit :

« La branche spéciale appelée Oberkommando est supprimée. »

Ainsi s'est accomplie en quelques jours, on pourrait dire en quelques heures, la révolution administrative et militaire qui, pour la seconde fois, a profondément modifié les conditions du commandement supérieur dans la marine allemande. Il a suffi que l'on constatât des défauts dans l'organisation

existante et qu'on ne la crût pas suffisamment en harmonie avec un principe fondamental, pour qu'aussitôt, sans souci des situations acquises, sans crainte de jeter le trouble dans l'administration, on résolût un changement radical. Si le nouveau système présente encore des inconvénients, et si — ce qui n'est pas impossible — quelque frottement se produit entre le Marinekabinet et l'Admiralstab, on n'hésitera pas à retoucher l'œuvre nouvelle. C'est, comme j'espère le montrer, en poursuivant avec cette ténacité l'exécution d'une série ininterrompue de progrès et de réformes que l'Allemagne est parvenue, on pourrait dire en quelques bonds, au degré redoutable de puissance où nous la voyons aujourd'hui. Voilà-t-il pas une leçon et un exemple?

LETTRE II

L'empereur et la marine. — La canne du grand Frédéric. — La propagande maritime. — Les amiraux allemands. — Tirpitz. — Les écrivains militaires de la marine. — Von der Goltz et Verdy du Vernois. — Les causes de l'augmentation de la flotte. — Le ravitaillement de l'Allemagne. — Un document historique. — Valeur de la flotte commerciale — Chantiers anglais et allemands. — Stettin. — Berlin en communication avec la mer. — Le chantier *Vulcan*. — L'avenir est sur l'eau.

Stettin. Septembre 1900.

Quand on parle de la marine, il faut parler de l'empereur, non seulement parce qu'il en est le chef, mais aussi parce qu'il la veut la plus puissante de l'Europe. C'est à lui qu'en grande partie sont dus les progrès réalisés. Il poursuit l'exécution de son plan avec une ténacité que rien ne lasse. L'histoire de ses luttes contre la majorité du Reichstag est célèbre. La victoire, assurément, lui restera. Lors de la dernière discussion, on lui a refusé l'escadre de croiseurs

pour les mers lointaines qui figurait au programme officiel. Les événements de Chine lui fourniront un prétexte pour en démontrer la nécessité.

Son activité, qui est grande, tient constamment l'Allemagne en haleine. Il l'étonne souvent. Il l'oblige toujours à le suivre. Un haut personnage me disait un jour : « L'empereur a trouvé dans son héritage la canne du grand Frédéric. Il s'en sert pour faire marcher le pays. » Cette boutade n'est pas sans vérité. Dans la façon dont il impose la flotte, il y a une sorte de violence morale. Sa volonté pèse comme un joug sur les ministres, sur les membres du Parlement et sur ses sujets. Ni aux uns ni aux autres il ne laisse de repos. Tantôt il rédige de longs mémoires où il démontre l'urgence d'une défense navale sérieuse ; tantôt il dessine lui-même la silhouette de tous les navires de guerre européens pour que tout le monde se pénètre de la *nécessité* de remédier à la faiblesse numérique des escadres impériales. Il donne

aux flottilles de torpilleurs l'ordre de remonter les grands fleuves et de jeter l'ancre devant les ports de l'intérieur : il pense éveiller ainsi des curiosités, intéresser les esprits aux choses de la mer ; il fait voyager, de ville en ville, de petits modèles de cuirassés et de croiseurs. Un conférencier militaire accompagne ce musée de marine ambulant. Devant un public toujours nombreux et qu'attire la nouveauté du spectacle, on explique la complexité des engins modernes, la diversité des types, leurs différents rôles dans le combat ; on parle des guerres possibles, des dangers que court la patrie, de l'intérêt qu'il peut y avoir à protéger le commerce extérieur, de l'impérieux besoin qu'a l'Allemagne moderne d'une puissante flotte. Peu à peu, ces divers moyens de propagande agissent fortement sur l'opinion ; une « ligue maritime » se forme qui, bientôt, compte près de cinq cent mille adhérents ; le pays tout entier se passionne pour l'avenir de la marine. La fièvre de l'empereur se communique à l'empire.

Pour l'aider, l'éclairer, le renseigner, il s'est entouré d'amiraux jeunes, ambitieux comme lui de voir l'Allemagne jouer un grand rôle sur les mers. C'est d'abord, parmi les plus en vue, M. de Senden-Bibran, chef du cabinet, qu'on dit un homme de premier ordre ; l'amiral Bendemann, autrefois directeur d'une section de l'Oberkommando, aujourd'hui à la tête de l'Admiralstab, c'est-à-dire chargé de la préparation à la guerre; l'amiral de Kœster, commandant militaire de Kiel et inspecteur général de la marine. La fonction de M. de Kœster n'existe pas en France, ou plutôt elle y est exercée par plusieurs amiraux sans commandement effectif. Cette fonction est essentiellement temporaire. Le titulaire est désigné par l'empereur pour une période indéterminée. Il ne doit s'occuper que des questions relatives au personnel et à la mobilisation. Toutes les questions dites techniques relèvent du Reichsmarineamt.

Enfin l'empereur a encore auprès de lui

l'amiral Tirpitz, chef du Reichsmarineamt, qu'on regarde là-bas comme le rénovateur de la marine. C'est un homme d'une volonté énergique et qui ne dissimule pas sa pensée. Quand la discussion sur la flotte vint devant la Chambre, il n'hésita pas à dire que l'Allemagne devait envisager la possibilité d'une guerre contre « la plus grande nation maritime de l'Europe ». Cette franchise et cette perspective ne contribuèrent pas peu à faire voter le projet. L'amiral Tirpitz mène les membres du Parlement comme les hommes de ses équipages. Dernièrement, il a ordonné la mise en chantier d'un croiseur sans se donner la peine de les prévenir. Questionné à ce sujet, il s'est borné à répondre qu'ayant passé les marchés avant que les fers et les aciers eussent augmenté de prix, on devait le remercier d'avoir réalisé une économie importante. Le Reichstag, très docile, a fait semblant de croire qu'il avait prévu, deux ans à l'avance, la hausse des matières premières.

Les grands écrivains militaires de l'Allemagne : von der Goltz, de Janson, de Boguslowski, Verdy du Vernois, appuient de leur propagande et de leur autorité les projets maritimes de l'empereur. Pour l'augmentation de la flotte, ils ont entrepris une campagne, menée avec un grand talent, qui a produit sur l'opinion une impression profonde. Von der Goltz, développant les idées de l'amiral Tirpitz, a délibérément envisagé le cas d'une guerre avec l'Angleterre ; il semble la considérer comme fatale dans un temps peu éloigné.

« Considérons, dit-il, le cas d'une guerre contre l'Angleterre ; il n'a rien d'invraisemblable, malgré ce que certains pensent, en raison de l'animosité qui règne actuellement chez nous contre cette puissance, et, d'autre part, des sentiments de la nation anglaise envers tous les États du continent et en particulier contre l'Allemagne.

« Ce ne sont pas là des exagérations de patriote, c'est l'opinion de toute la popu-

lation de la Grande-Bretagne, jalouse du développement de notre commerce. Si l'Angleterre venait à perdre sa suprématie commerciale sur les mers de l'univers, le déclin de sa domination ne serait plus qu'une question de temps ; elle le ressent instinctivement. Certainement le gouvernement anglais, aussi bien celui d'aujourd'hui que ses successeurs, fera tous ses efforts pour s'opposer à l'explosion violente de ce sentiment et il préférera une lutte pacifique à la bataille. Mais cela durera-t-il ? D'ailleurs, il faut reconnaître que la violence est un droit pour les peuples qui commencent à craindre pour leur existence.

« La saisie des vaisseaux allemands sur les côtes africaines est un de ces légers ébranlements précurseurs des grands tremblements de terre et il serait fou de considérer comme impossible une guerre entre les deux nations.

« L'opinion est généralement répandue chez nous que toute résistance serait impossible devant la supériorité de l'Angleterre et

que tous nos préparatifs maritimes ne seront qu'un vain effort. Il faut que nous extirpions avec ses racines cette crainte puérile qui exclurait tout progrès de notre part, sous prétexte de ne donner aux autres aucun motif de jalousie et d'animosité. Le développement des peuples s'accomplit irrésistiblement par une loi naturelle, et jamais le suicide n'a mené à ce but.

« En ce moment, nous sommes sur mer à peu près sans défense contre les Anglais, mais déjà nous possédons des armes que la politique peut faire valoir. Les progrès de la Russie du côté de l'Inde ne sont pas indépendants de ses rapports avec l'Allemagne; la Turquie, notre amie, se trouve sur la ligne de communication de l'Angleterre avec l'Inde par Suez. Une résistance de l'Allemagne est loin d'être impossible, et ses chances de succès doivent s'accroître de jour en jour.

« La supériorité maritime de l'Angleterre, écrasante aujourd'hui, demeurera certainement toujours considérable dans l'avenir;

mais ses forces doivent s'éparpiller sur toutes les mers du globe. Au cas d'une guerre menaçant la métropole, la plupart des escadres lointaines seraient sans doute rappelées, mais il faudrait du temps, et toutes les stations ne peuvent être abandonnées. La flotte allemande, plus petite évidemment, peut et doit rester concentrée dans les eaux européennes. Avec l'augmentation qu'elle va recevoir, elle sera en état de se mesurer avec l'escadre ordinaire des eaux anglaises. D'ailleurs, la question du nombre est moins décisive encore sur mer que sur terre. L'infériorité numérique peut y être compensée par l'habileté, la valeur du matériel, l'instruction et la discipline des équipages. La guerre sino-japonaise en a fourni la preuve. Une préparation soigneuse permettant une mobilisation rapide peut procurer une supériorité momentanée. Le service obligatoire nous assure un recrutement facile, tandis que la question du personnel est un obstacle à l'augmentation indéfinie de la flotte anglaise. »

Entrant dans le détail des opérations, il va jusqu'à calculer les chances d'une descente sur le territoire anglais :

« Quant à une opération de débarquement sur les côtes de la Grande-Bretagne, c'est à tort qu'on la considère comme chimérique et irréalisable. La route est courte et peut être facilement franchie par un amiral entreprenant qui parviendrait, grâce à l'excellence de sa flotte et à sa conduite audacieuse, à posséder pour quelque temps la domination de la mer du Nord. »

Mais la guerre avec l'Angleterre suppose une marine puissante. « Et, ajoute-t-il, il ne faut pas perdre un jour pour se préparer à la lutte. La victoire ne s'improvise pas. »

Ce n'est pas seulement de la rivalité commerciale de l'Angleterre et de l'Allemagne, cause certaine d'un conflit prochain, que von der Goltz tire argument : c'est encore et surtout de la possibilité d'une guerre contre la France et la Russie réunies.

« Il nous faut au moins, dit-il, une flotte

qui soit supérieure à celle de l'un quelconque de nos deux adversaires possibles : la France et la Russie. Pendant que nos armées seront aux frontières russes et sur la Moselle, il est essentiel que nous soyons maîtres de la Baltique. Des débarquements éventuels sur nos côtes venant troubler la mobilisation, le bombardement de nos ports, l'inquiétude permanente sur nos côtes n'auraient pas sans doute une importance capitale ; mais de telles opérations, en se prolongeant, seraient déprimantes pour l'opinion publique. Avec une faible marine, nous ne pouvons les faire cesser, et la confiance du pays dans le succès final en sera ébranlée. Rien n'est plus mauvais que cet état moral de la nation. Il faut se garder de tirer une conclusion de l'inaction des Français sur nos côtes en 1870. Le défaut de préparatifs de leur part et la rapidité de nos succès en furent les seules causes.

« Nous devons être en état de bloquer la flotte russe dans ses ports de la Baltique et

empêcher, en même temps, l'accès dans cette mer d'une escadre française, en fermant le Sund et surtout le grand Belt. L'emploi de torpilles n'assurerait qu'une fermeture passagère ; seule une flotte puissante peut la rendre durable. Le meilleur moyen serait d'enchaîner le Danemark à notre cause, grâce au déploiement d'une force navale imposante. Il faudrait, en outre, protéger nos ports de la mer du Nord contre le blocus. »

La flotte doit coopérer directement avec l'armée. Sur ce sujet, de Janson a écrit deux volumes. Mais le point sur lequel tous les généraux insistent, reprenant à tour de rôle la thèse exposée autrefois par l'amiral Réveillère, c'est la nécessité du ravitaillement. L'Allemagne, attaquée sur ses deux frontières à la fois, ne pourrait soutenir longtemps la lutte si des bases de ravitaillement ne lui étaient assurées.

« La résistance, dit encore von der Goltz, ne nous est possible que si nous conservons

ouvertes nos communications par mer, sinon la disette nous obligera à céder. Notre sol est insuffisant pour fournir aux besoins de l'alimentation de notre population actuelle. En tenant compte de la provenance de nos importations, il nous manquerait par an la valeur de 500 millions dans le cas d'une guerre contre l'Angleterre, d'un milliard dans une lutte contre la France et la Russie. C'est pourquoi il est essentiel que notre flotte soit assez forte pour nous garantir contre le blocus maritime par l'ennemi.

« Nous ne pouvons pas espérer faire pénétrer par nos frontières de terre les vivres qui nous manqueront : l'Autriche et l'Italie, engagées selon toute vraisemblance dans la même guerre que nous, ne pourraient se priver de leurs approvisionnements. Il ne faut pas tenir compte des ressources de la Suisse, de la Belgique ni de la Hollande. Quant aux arrivages de la péninsule des Balkans ou de régions plus éloignées comme l'Anatolie, le cours des événements de la

campagne pourrait les rendre facilement impossibles. »

A son tour, Verdy du Vernois écrit :

« La grande difficulté des guerres futures sera d'assurer l'alimentation des masses armées. Il faudra concentrer des approvisionnements énormes en certains points pour l'entretien des troupes pendant des opérations de longue durée. Si la guerre est transportée sur notre territoire, beaucoup de ces approvisionnements seront perdus ou renfermés dans des places investies. La production du territoire national sera insuffisante pour assurer la vie non seulement aux troupes, mais encore à l'ensemble de la population. Il faudra bientôt avoir recours aux importations de l'étranger, et l'on ne pourra pas compter avec certitude sur les voies de terre. Si l'on considère, en effet, le cas d'un conflit de la Triple-Alliance avec la France et la Russie, l'Autriche ne pourra rien nous fournir, et si les armées françaises pénètrent sur notre territoire, elles nous couperont

toutes les communications avec la Belgique et les Pays-Bas. Il ne nous restera que les voies maritimes, et, par conséquent, nous avons besoin d'une flotte puissante pour en demeurer maîtres. »

Von der Goltz revient à la charge :

« L'Allemagne, dit-il, traverse actuellement un des moments les plus périlleux de son histoire ; sa flotte ne répond plus aux devoirs qui lui incombent.

« Annibal lutta dix-sept ans contre Rome, Napoléon seize ans contre l'Angleterre ; les efforts du premier aboutirent à Zama, le second finit à Waterloo. Dans les deux cas, la domination de la mer décida seule de la victoire. Plus près de nous, dans la guerre civile américaine, les confédérés succombèrent malgré leurs victoires sur terre, malgré la supériorité de leurs généraux, parce que les États du Nord, maîtres de la mer, finirent par amener leur épuisement.

« Lorsque les sénateurs vieillis de Carthage versèrent des larmes en livrant leurs

flottes aux Romains, Annibal leur cria avec amertume qu'ils avaient perdu de plus belles occasions de pleurer.

« Que les représentants du peuple allemand prennent garde qu'un jour le gouvernement ne puisse leur faire un semblable reproche. Dans l'histoire, les occasions manquées ne se retrouvent jamais. »

Tous les généraux sont donc arrivés à la même conclusion que l'empereur :

« Il nous faut une flotte puissante. »

Pour convaincre le Parlement et impressionner le pays, le gouvernement impérial a usé de raisons non moins fortes. Dans un document volumineux, distribué aux députés en même temps que le projet sur l'augmentation de la flotte, il s'est efforcé de prouver que, sans une marine puissante, toute la prospérité actuelle de l'Allemagne, achetée par tant de sang et de victoires, s'écroulerait. Afin de donner à l'argumentation toute sa force, le mémoire gouvernemental, avec une méthode sévère qui ne craint pas l'ari-

dité des détails, dresse un tableau complet, appuyé de statistiques minutieuses de la situation politique et économique de l'empire. C'est une page instructive de l'histoire contemporaine et qui fait éclater aux yeux la rapidité prodigieuse avec laquelle s'est accrue, en quelques années, la fortune et la richesse du pays. Après avoir constaté l'augmentation rapide de la population, il indique que le gouvernement est parvenu à arrêter l'exode des pauvres gens à l'étranger et que le nombre des émigrants, qui était de 171,000 en 1885, est aujourd'hui tombé à 20,000 : preuve évidente que le bien-être s'est beaucoup répandu. Il étudie ensuite les relations commerciales de l'Allemagne avec les différentes nations du globe divisées en : « nations qui n'ont avec elle que des relations maritimes », « nations qui ont des relations terrestres », « nations qui ont des relations maritimes et terrestres à la fois ». Il conclut, avec chiffres à l'appui, que le commerce maritime représente environ 70

p. 100 du commerce total, d'où la nécessité évidente de protéger la marine marchande. Toute cette partie du mémoire donne une haute idée de l'activité des ports allemands. Dans ces quatre dernières années, leurs relations avec l'Amérique ont presque doublé ; elles ont doublé aussi avec la France. L'ouverture du canal Wilhelm a favorisé dans de larges proportions le cabotage. Deux chiffres résument toute cette prospérité : on estime que la valeur de la flotte commerciale allemande était, en 1897, de 290,499,960 marcs. Elle est aujourd'hui de 500 millions de marcs. On voit dans quelle formidable proportion elle a, en trois ans, augmenté. Le mémoire ne s'en tient pas là. Il faut convaincre les députés et le pays, et, pour y arriver, entrer dans tous les détails de la fortune naissante ; plus elle est grande et plus est grave le danger qui la menace. Voici, maintenant, les chantiers maritimes : ils n'ont pas seulement construit toute la flotte de guerre actuelle, ils ont encore fourni aux

nations étrangères des cuirassés, des croiseurs, des torpilleurs. Le chantier *Vulcan* est prospère ; le chantier Schichau est célèbre. Les industries maritimes ont tellement grandi que le nombre des chantiers, qui n'était que de 7 en 1870, est aujourd'hui de 39, et que le nombre des ouvriers qui y travaillent a été porté de 2,800 à 37,750. Tandis que la production allemande s'est élevée, celle de l'Angleterre a décru. La part de l'Angleterre dans les constructions navales du monde entier était de 81 p. 100. Elle est descendue à 75 p. 100 de 1890 à 1899. Dans le même espace de temps, la part de l'Allemagne, qui n'était que de 6 p. 100, est arrivée à être de 12 p. 100. La pêche, organisée et réglementée, a donné des résultats inattendus. Enfin, et c'est un point capital, les colonies nouvelles, qui comptent 13 millions d'habitants, occupent des territoires cinq fois plus vastes que l'empire. De tous ces faits résulte avec évidence que l'Allemagne, comme la France, n'a pas encore la flotte de sa politique ; en-

core moins la flotte de ses ambitions. Pendant la première partie de sa vie, le prince Bismarck a rêvé la prépondérance de la Prusse en Allemagne; pendant la seconde partie, la prépondérance de l'Allemagne en Europe. L'empereur, aujourd'hui, rêve la prépondérance de l'Allemagne sur le monde. Tout le peuple fait le même rêve que l'empereur. Mais l'instrument de la domination universelle, c'est la flotte. Les nations continentales, pour échapper au péril de la surproduction, pour donner du travail à leurs usines, pour faire vivre leurs ouvriers, se trouvent contraintes à chercher des débouchés au dehors. L'extension des marines marchandes impose l'extension des marines de guerre. Et comme l'a dit encore von der Goltz: « Nulle nation qui se désintéresse de la mer ne peut être grande. »

En même temps qu'il augmente la flotte et dans une même pensée, le gouvernement impérial veut mettre la capitale en communication directe avec la mer. Un canal de

4 mètres de profondeur, commencé déjà, reliera Stettin à Berlin. Partout d'immenses travaux sont entrepris : des ports sont creusés, agrandis, dotés de l'outillage moderne, à l'embouchure de tous les fleuves ; une canalisation savante unit les vastes cours d'eau qui traversent le pays. La batellerie se fait l'auxiliaire de la marine.

Quand on arrive à Stettin, on a l'impression qu'on doit éprouver dans le nouveau monde à l'aspect des villes en formation. La vieille Stettin est noyée dans la nouvelle ; à peine en reste-t-il quelques vestiges : trois ou quatre portes monumentales, surchargées de trophées et couvertes de lierre, restes d'une citadelle disparue ; plus loin, un bois épais, peuplé d'arbres immenses, traversé de belles allées sablées où jouent les enfants, et parsemé de croix de marbre et de dalles de granit qui font des taches blanches dans la verdure : c'est l'ancien cimetière devenu promenade publique. Les quartiers neufs l'entourent avec leurs grandes

maisons aux balcons couverts de fleurs, à l'architecture surchargée. Çà et là, sur de vastes places, s'étalent des marchés en plein vent, où grouille une foule innombrable. La circulation dans les ruelles comme dans les avenues semble fiévreuse. Stettin compte aujourd'hui deux cent cinquante mille habitants. Elle a plus que triplé depuis trente ans. Du côté de l'Oder et de Bredow, on ne voit plus que des rues qui se dessinent dans des terrains défoncés, des tramways électriques qui courent à travers champs. C'est, à côté de la ville nouvelle, la ville future qui commence à poindre.

M. Zimmermann, un des directeurs, a bien voulu me faire les honneurs des chantiers *Vulcan*. Ils comptent parmi les plus importants de l'Allemagne ou, pour mieux dire, de l'Europe. C'est de là que sont sortis, en même temps que les gros cuirassés de l'escadre allemande, ces immenses paquebots de la *Hamburg-America* et du *Norddeutscher Lloyd* qui font à vingt-deux nœuds la tra-

versée de l'Atlantique. L'activité y est prodigieuse : de six mille à sept mille ouvriers y sont employés. Ils s'étendent, le long de la rivière, sur un énorme espace. J'y trouvai, en même temps, soit en construction, soit en achèvement : un croiseur cuirassé pour le Japon, le *Yakumo ;* un autre croiseur pour la Russie, le *Bogatyr ;* un cuirassé pour l'Allemagne ; trois paquebots pour la *Hamburg-America,* dont l'un de plus de deux cents mètres ; trois autres paquebots pour le *Norddeutscher Lloyd ;* trois chaudières, etc. Le *Vulcan* construit en outre, tous les ans, une centaine de locomotives. Ces locomotives servent, comme on dit, de « volant ». On y fait travailler les ouvriers quand on ne trouve pas à les employer sur les chantiers maritimes. Le *Vulcan* distribue à ses actionnaires des intérêts qui montent à 12 et 14 p. 100.

De gigantesques bâtiments de briques reliés par une passerelle qui traverse une large rue contiennent l'administration, les

ateliers de dessin, la comptabilité, etc. Cet intérieur rappelle celui du Reichsmarineamt. C'est la même simplicité, la même propreté éclatante, le même aspect confortable. Mais que d'air, que de lumière, que d'espace dans ces grands corridors où courent des tapis de linoléum, dans ces immenses salles où travaillent les ingénieurs et les dessinateurs, et jusque dans les bureaux des employés ! On est forcé d'admirer ces installations, l'intelligence qui y a présidé, l'ordre qui y règne ; elles semblent devoir faire aimer le travail. Elles attestent la prospérité.

Colossales aussi sont les proportions des ateliers peuplés d'énormes machines, à moteurs électriques pour la plupart, où l'acier, plié, tordu, découpé, taillé, est travaillé comme une étoffe. Un peuple d'ouvriers silencieux et grave l'anime de son perpétuel labeur. L'aspect des chantiers frappe les yeux par sa clarté méthodique. A droite sont les navires de commerce en construc-

tion ; à gauche les vaisseaux de guerre ; au fond, la menuiserie et les bois ; puis les approvisionnements de fer ; puis les aciers. Pas un bout de tôle ne traîne dans les chemins, pas un morceau de planche ne sort du rang. Au bord de l'eau se dressent des grues de 100 et de 150 tonnes. De lourds trains de chemin de fer circulent lentement au milieu des entassements de matières. Une impression de sérieuse beauté se dégage de cet ensemble où s'étalent tant de richesses, où se révèle tant de puissance.

A l'autre bout de la ville se trouve un port franc, que le canal mettra en communication avec Berlin. Commencé il y a deux ans, un premier bassin est déjà creusé, où sont accostés, dès à présent, soixante ou soixante-dix navires, que chargent ou déchargent une innombrable quantité de petites grues électriques. Une double rangée de magasins, séparés par des voies ferrées, s'étend sur toute la longueur des quais. C'est là que, le jour de l'inauguration, l'em-

pereur a dit cette parole qui a retenti dans toute l'Allemagne : « Notre avenir est sur l'eau! » Il avait raison. Le vieux continent ne suffit plus aux activités modernes. Et ce n'est pas seulement l'avenir de l'Allemagne qui est sur l'eau : c'est l'avenir de l'Europe, c'est celui de toutes les nations civilisées.

LETTRE III

Kiel. — Schwartzkopff et Whitehead. — Une fabrique de torpilles. — L'appareil Obry. — Un tir de torpilles. — La rade de Kiel. — Une préfecture maritime. — La division du travail. — Les troupes coloniales. — La jeunesse des officiers. — Le directeur de l'arsenal et le préfet maritime. — Les vieux et les nouveaux arsenaux. — Les maisons de navires. — La mobilisation. — L'éducation des matelots. — Préparation à la guerre.

Kiel. Septembre 1900.

C'est à Kiel que je devais voir fonctionner les torpilles Schwartzkopff. On sait qu'il n'y a que deux grands fabricants de torpilles en Europe : Whitehead et Schwartzkopff. Whitehead est établi à Fiume, Schwartzkopff au centre de Berlin. Le premier fournit l'Angleterre et la France, le second l'Allemagne et l'Italie. Des différences assez sensibles existent entre les deux sortes de torpilles : celles de Whitehead sont en acier, celles de Schwartzkopff sont en bronze.

Je pensais, en entrant dans la fabrique, au mystère dont on entoure, en France, tout ce qui touche aux torpilles. Notre atelier de Toulon a été longtemps fermé, même aux officiers. Ici, c'est au milieu de la ville que se trouve l'usine. Dans le fond de la cour, à droite, on construit des locomotives ; à gauche on construit des torpilles. Les unes comme les autres sont aimablement montrées au visiteur. Il n'est pas jusqu'aux inventions les plus récentes qu'on ne prenne la peine de lui expliquer en détail. La plus importante est celle qui a eu pour résultat de modifier et de perfectionner le fameux appareil Obry.

L'appareil Obry est un appareil extrêmement ingénieux et admirable, qui force la torpille à ne jamais s'écarter, quoi qu'il arrive, de la ligne droite. Il assure donc la précision du tir. L'idée première est française. Elle a été reprise et réalisée par un ingénieur autrichien, je crois, Obry, employé chez Whitehead. Je me souviens de l'en-

thousiasme provoqué, à juste titre, parmi les officiers de l'école des torpilles à Toulon, lors de nos premières expériences, il y a deux ou trois ans; la torpille, grâce à l'invention nouvelle, devenait une arme sûre en même temps qu'une arme d'avenir. Mais l'appareil paraissait avoir un défaut. On craignait qu'il ne fût un peu délicat, qu'il n'eût pas cette « rusticité » indispensable à tous les engins maritimes.

La découverte de Schwartzkopff consiste à l'avoir simplifié d'abord, ensuite à l'avoir rendu aussi résistant que le plus robuste des appareils du bord. Vous pouvez laisser tomber la torpille à terre, l'exposer à tous les chocs, l'oublier pendant des années dans un coin, l'appareil fonctionnera toujours. Avec le même appareil, et sans que le plus léger accident se produise, on peut tirer deux ou trois cents fois de suite. Schwartzkopff l'a doté de cette qualité qui caractérise toutes les œuvres de l'Allemagne militaire et industrielle : la force.

Tout le monde sait que les navires de guerre lancent par le flanc des torpilles, à l'aide de tubes sous-marins. Mais la sortie de la torpille par le tube est toujours gênée par la pression de l'eau que refoule la marche en avant du bâtiment. Cette pression rend souvent les coups incertains ou même cause des accidents comme celui arrivé autrefois au *Jauréguiberry* et qui l'a immobilisé pour quelques mois. Le tir latéral au-dessous de la ligne de flottaison est donc encore assez hasardeux. Schwartzkopff croit l'avoir rendu facile. Il lance la torpille dans l'axe du bateau, soit à l'avant, soit à l'arrière, et, grâce toujours à l'appareil Obry perfectionné, il oblige cette torpille, une fois arrivée à 30 mètres du bord, à décrire un angle de 90°, et à s'en aller soit à droite, soit à gauche, frapper le but.

« Voulez-vous assister à une expérience? me dit le jeune ingénieur qui dirige aujourd'hui les travaux de la maison. Nous en organiserons une pour vous, à Kiel. »

A une demi-heure en canot à vapeur de la ville, sur la rive gauche du fjord, après qu'on a dépassé le bâtiment où se trouve l'académie de marine, le pavillon du Yacht-Club et le gigantesque hôtel des bains que fait construire M. Krupp, tous trois épars dans la verdure, on aperçoit, au pied de hautes collines que couvre une forêt épaisse, une longue estacade qui s'avance assez loin dans la mer. Cette estacade s'enracine auprès d'un petit chalet, perdu sous les arbres, avec son minuscule jardin dont le flot baigne de deux côtés les haies vives. C'est la demeure d'été de l'ingénieur et le champ d'expériences.

Un chariot amène une grosse torpille à l'extrémité de l'estacade. Un coup de sirène avertit les pêcheurs et les bateaux de plaisance qui louvoient au loin, de s'écarter. Pourquoi dit-on dans les journaux et même officiellement à la tribune que les torpilles ne peuvent porter qu'à 400 mètres et que les torpilleurs, pour les lancer, sont obligés de

venir à 400 mètres de l'ennemi? Le but, chez Schwartzkopff, est à 1,000 mètres. La torpille tombe à l'eau. On la suit dans toute sa course. Elle frappe le point visé. L'écart n'est pas de plus d'un mètre.

Un second chariot amène une seconde torpille. Cette fois, le but, toujours à la même distance, est placé tout à fait à gauche. C'est l'épreuve du tir latéral. La torpille plonge et file droit pendant environ trente mètres. Arrivée là, elle décrit un coude brusque, un angle droit, et elle s'en va, à 1,000 mètres, sur le but. L'expérience est concluante.

Kiel est situé tout au fond d'un fjord. Quand on est sur le port et qu'on regarde la mer, on a à sa droite les chantiers *Germania,* appartenant à Krupp, et, après eux, l'arsenal militaire. Plus loin, des coteaux verts, en partie boisés; à gauche, un grand bâtiment, ayant l'aspect d'une vieille caserne: habitation ordinaire du prince Henri de Prusse; puis des bois épais, qui des-

cendent de hautes collines jusque dans la mer; puis enfin, entre deux pointes, Holtenau et les écluses du canal de la mer du Nord. L'eau du fjord était ce jour-là bleue comme la Méditerranée. On voyait, à l'ancre, les bateaux-écoles, le *Hohenzollern,* peint en blanc, puis trois petits cuirassés et une division de torpilleurs suédois, venus en visite, et qui saluaient la terre de leurs canons.

La ville est très grande, très peuplée, très élégante. C'est le siège d'une des deux préfectures maritimes de l'empire. L'amiral de Kœster y réside. Comme je vous le disais à propos de la réorganisation du haut commandement dans la marine, le principe de la division du travail, ou, si l'on veut, de la séparation des pouvoirs, est ici sévèrement appliqué. Tandis que, chez nous, le préfet maritime est à la fois chef militaire, administrateur et directeur de l'arsenal, il n'exerce, en Allemagne, que des fonctions purement et exclusivement militaires. Il n'a point d'autorité dans l'arsenal placé, lui,

sous la direction d'un capitaine de vaisseau ou d'un contre-amiral. Le préfet maritime correspond directement avec l'empereur. Le directeur de l'arsenal correspond avec le Reichsmarineamt.

Les questions techniques relèvent du directeur de l'arsenal ou Oberwerftdirektor; le préfet maritime est chargé du service des postes militaires, de la surveillance et de l'organisation de la mobilisation, enfin de la défense générale. L'Oberwerftdirektor habite dans l'arsenal. La préfecture maritime — beau bâtiment en briques orné de médaillons de faïence bleue — est située à l'autre bout de la ville.

Comme leurs attributions, les relations entre les deux services sont délimitées avec un soin scrupuleux. Toutes les mesures prises par l'arsenal relativement à la mobilisation doivent être communiquées au préfet maritime, ainsi que la liste des travaux à entreprendre sur les bâtiments en deuxième réserve, quand ces travaux peuvent empê-

cher les navires d'être prêts dans les délais réglementaires, la liste des grandes avaries qui immobilisent les bâtiments de servitude, etc. Le préfet maritime est, alors, autorisé à transmettre un « avis » au Reichsmarineamt, mais un « avis » seulement. Il est libre, en tout temps, de visiter l'arsenal et de s'assurer, par lui-même, de l'avancement des travaux au point de vue militaire. A ce sujet encore, il peut adresser un « avis » à l'autorité compétente. Mais en aucun cas, pour tout ce qui touche à la technicité proprement dite, il n'a d'ordres à donner.

L'Oberwerftdirektor, lui, a en tout et pour tout pour l'assister dans la surveillance et la direction des huit « ressorts » ou grands services de l'arsenal, deux officiers de vaisseau, un capitaine de corvette et un Kapitæn-Leutenant (lieutenant de vaisseau). Ces officiers dépendent bien du préfet maritime au point de vue de la hiérarchie et de la discipline. Mais c'est seulement du Reichsmarineamt qu'ils relèvent, comme l'Oberwerftdirektor

lui-même, pour toutes les questions techniques. Tous deux sont jeunes, comme tous les officiers qu'on place à la tête des « ressorts » militaires de l'arsenal. C'est encore un principe en Allemagne, toujours fidèlement obéi, de confier des commandements importants à de jeunes officiers. On veut développer de bonne heure chez eux l'esprit d'initiative et le sentiment de la responsabilité. J'ai vu, à Danzig, un capitaine de corvette qui, chez nous, aurait été un lieutenant de vaisseau de onze ans de grade tout au plus, commander la division des quatre canonnières cuirassées.

La séparation de la flotte construite et de la flotte en construction, de l'usine navale et de l'armée navale est donc, en Allemagne, un fait accompli. Le principe de la division du travail appliqué à l'administration centrale l'est aussi dans les arsenaux, comme il l'est d'ailleurs en toute chose et pour toute chose. De même que les préfets maritimes sont cantonnés dans leurs attributions mili-

taires, les Oberwerftdirektoren dans leurs attributions administratives, les ingénieurs sont partagés en ingénieurs de coque et en ingénieurs de machines; de même, encore, les hommes de l'armée coloniale sont affectés, pour toute leur vie, à des colonies déterminées; ceux-ci à l'Est africain; ceux-là à l'Ouest africain; ceux-ci à la Chine; ceux-là à l'Océanie. La règle ne souffre pas d'exception. Il en résulte pour le pays un rendement meilleur, une meilleure répartition des forces, une meilleure utilisation des intelligences.

L'arsenal de Kiel, dès qu'on y entre, frappe par sa propreté, son élégance et la clarté de ses dispositions intérieures. Tout y est aménagé de façon à rendre les opérations faciles, rapide la mobilisation des forces. C'est là un des avantages des arsenaux neufs de pouvoir se plier à tous les besoins de la marine moderne. Dans nos vieux arsenaux de France, créés pour la marine à voiles, il a fallu faire entrer, bon gré mal

gré, au fur et à mesure des transformations et des progrès, tout l'attirail de la marine à vapeur. Les services nouveaux ont dû se loger dans des bâtiments qui n'étaient pas faits pour eux. On a dû démolir, reconstruire, aménager, mêler ce qui devait être divisé et enchevêtrer ce qui devait rester distinct. De là, une confusion apparente et souvent une gêne réelle. Ce sont de vieilles usines où les industries naissantes ont de la peine à s'installer.

L'Allemagne n'était pas embarrassée par son passé. Elle pouvait tailler en plein drap, réaliser du premier coup, non seulement dans ses institutions, mais encore sur le terrain de ses arsenaux, toutes les améliorations et toutes les dispositions nouvelles que la guerre moderne exige. Elle n'y a pas manqué. Une des plus heureuses et des plus utiles, en ce qu'elle active dans des proportions considérables les opérations de la mobilisation, est la création des Schiffskammern ou magasins individuels des navires.

Quand vous vous promenez à Kiel, le long du bassin d'armement, vous apercevez, à droite et à gauche, une série de petites maisons sur la porte desquelles est écrit en grosses lettres un nom de navire. Ces maisons sont bâties toutes sur le même modèle. Elles offrent toutes les mêmes dispositions. Chacune d'elles est la propriété particulière d'un des bâtiments de la flotte de guerre.

La maison contient tout ce qui est nécessaire à l'armement du bateau et à son entrée en campagne : 1° tous les objets non consommables, formant le matériel d'inventaire ; 2° un approvisionnement de guerre spécial, comprenant des matières consommables pour trois mois, sauf les poudres et le charbon. Tandis que dans les vieux arsenaux on est parfois obligé, pour armer un bâtiment, de recourir à onze ou douze magasins souvent très éloignés les uns des autres, ici on trouve tout sous la main ; le navire désigné est remorqué devant sa maison, juste en face du petit chemin de fer qui toujours le met en

communication avec elle. Le directeur de l'arsenal remet la clef au commandant. Des wagonnets transportent à bord les objets nécessaires. En quelques heures tout est prêt.

Avec ce système, non seulement on active la mobilisation, mais encore on évite un désordre toujours à craindre quand les bâtiments de l'escadre doivent puiser à la fois dans un même magasin. On supprime toute confusion, on se met à l'abri de ces erreurs qui, avec la complication du matériel moderne, risquent de devenir fréquentes et dont on mesure seulement à l'heure du combat les conséquences désastreuses.

Dès qu'un navire est mis sur cale, c'est-à-dire le jour où la construction est entreprise, on commence à lui construire sa petite maison. En même temps, des crédits sont inscrits au budget pour la constitution de son matériel d'inventaire. Le jour où il est achevé, il trouve la maison aménagée, meublée et fournie de tout ce qui lui est in-

dispensable. La clef est sur la porte. Il peut partir en campagne.

L'intérieur de ces Schiffskammern est d'une éblouissante propreté. Trente ouvriers de l'arsenal sont uniquement occupés à en entretenir le matériel qu'ils nettoient, brossent, lavent, fourbissent du matin au soir. Les objets sont rangés en ordre sur de larges étagères. Dans le fond on trouve toujours un petit modèle du navire divisé dans le sens de la longueur. Ce modèle est porté à bord, avec le reste. Il sert à l'instruction des matelots. C'est là une précaution tout à fait curieuse et tout à fait remarquable. On apprend ainsi aux hommes à se rendre compte des dispositions intérieures du navire et, surtout, à connaître les appareils d'incendie, le tuyautage, la place des prises d'eau, etc. Un officier fait la leçon.

La baie au fond de laquelle l'arsenal de Kiel est construit a partout une grande profondeur : on n'y rencontre ni bas-fonds, ni courant, ni marée. Une ceinture de collines

protège le port et la rade contre les vents du dehors. La ville, les constructions de la marine, les chantiers privés se sont établis sur les terrains plats qui séparent ces collines de la mer.

L'arsenal impérial a été construit dans la partie sud-est de la baie. De ce côté, on trouve encore l'école de chauffe dont les élèves s'exercent sur le ponton *Élisabeth;* la pyrotechnie, etc., etc. De l'autre côté, la Marine-Akademie, grand bâtiment perdu dans les arbres, qui sert d'école navale aux cadets et d'École supérieure aux officiers; plus loin le port des torpilleurs, formé par deux jetées, les casernes des matelots torpilleurs et une petite caserne où se trouve l'École des mousses.

A l'intérieur de la ville, outre la préfecture maritime, on a installé, toujours dans de beaux et grands bâtiments de briques rouges, l'intendance maritime de l'arrondissement, le dépôt des équipages, les casernes de l'infanterie de marine, le casino des offi-

ciers. C'est vers l'entrée du fjord, au centre des ouvrages qui défendent le goulet, que se trouvent les ateliers pour la fabrication des torpilles, les établissements de l'artillerie, les casernes, etc.

L'arsenal a sept portes : deux servent pour le personnel ; deux autres à l'entrée des matières et des fournitures venant du dehors ; une autre est destinée au charbon ; une autre est réservée au seul directeur général. La septième est toujours close. Les portes elles-mêmes sont spécialisées. Aucun officier de marine ne fait la garde de nuit. C'est à la fois l'infanterie de marine et la police ordinaire qui sont chargées de veiller à la sécurité de l'arsenal.

Près de l'entrée principale, on a bâti trois maisons isolées, fort simples mais fort élégantes, et entourées de jardins. Ce sont les habitations du directeur général et de ses chefs de service. Celle du directeur général est reliée par le téléphone à l'arsenal et à la préfecture maritime. Dans les autres demeu-

rent le capitaine de vaisseau « assistant » du directeur général, le directeur des constructions navales, le directeur des constructions de machines, enfin le directeur de l'armement. On n'admet pas, en Allemagne, que le haut personnel de l'arsenal puisse, comme chez nous, loger en ville.

L'arsenal est élevé d'environ 3 mètres au-dessus du niveau de la mer. Quatre mille ouvriers y travaillent. La journée commence à 6 heures du matin et se termine à 6 heures du soir avec un repos de 2 heures pour les repas. A droite des guichets où, en entrant, les ouvriers prennent leurs « marrons », on a placé les « salles de recettes » et le poste de police. Plus loin sont les hangars pour la conservation et le travail du bois ainsi qu'un petit bassin où s'amarrent des chalands, des embarcations, etc., etc. Au nord-est des magasins à bois on rencontre trois cales de construction et, derrière elles, les ateliers où se trouvent les fours à chauffer les tôles et les cornières, les machines hydrauliques

pour courber les plaques de cuirassement, les machines à percer, puis le charpentage, la menuiserie, la peinture.

Le dock flottant est mouillé devant les cales de construction. Il porte des navires de 4,500 tonnes. Plus loin, vers le nord, est organisée la cale pour hisser les torpilleurs, les hangars pour les réparer : toute une installation spéciale fort ingénieuse et fort belle. A côté, le quai des torpilleurs qui ne sont pas en service.

Les deux magasins d'artillerie ont été placés derrière le bâtiment des torpilles. Le premier contient tout le matériel destiné aux pièces, la salle d'armes, etc. ; le second est rempli par la masse des grosses pièces. Elles portent, peint en blanc pour éviter toute erreur, le nom du navire auquel elles appartiennent. Les Allemands usent largement du procédé recommandé en France par M. le commandant Poidloue et qu'il appelle « le matériel parlant ». Une forte grue, dressée à côté de ces magasins, sur le quai, rend fa-

cile l'embarquement des pièces à bord des navires.

L'arsenal comprend deux grandes darses. Elles ont 10 mètres de profondeur. La première, dite bassin d'armement, communique avec la rade par un canal de 200 mètres de long environ : elle sert aux navires en réserve de 1re et 2e catégorie. La seconde, qui, à son tour, communique avec la première, est dite « bassin de construction ». Elle sert aux navires en réparation ou en achèvement à flot. C'est autour du bassin d'armement que se trouvent les Schiffskammern, etc. A l'entrée du canal ont été élevés les deux grands réservoirs destinés à contenir le combustible liquide, « le mazout », dont se servent tous les bateaux allemands. On verra plus loin par quel ingénieux système ce mazout passe rapidement du réservoir dans les soutes.

Une grande grue fixe de 60 tonnes qui peut être aidée, pour les grands poids, par une grue flottante de 40 tonnes, se trouve au

nord du bassin d'armement. En outre, espacées sur les quais, on rencontre quatre autres grues de 30 tonnes. Dans la partie est du bassin d'armement, on a installé les dépôts de charbon, les dépôts d'ancres et de chaînes, l'atelier d'essai des chaînes, etc., etc. Les quatre bassins à sec qui entouraient la darse dite bassin de construction n'étaient pas assez longs pour les navires modernes : ils n'avaient que 100 et 120 mètres. Depuis 1898, on en a creusé deux autres, où les cuirassés de 12,000 et 13,000 tonnes pourront facilement entrer. Leur profondeur au seuil est de 17 mètres; la longueur du fond est de 175 mètres et cette longueur peut encore être augmentée de 30 mètres par l'emploi de pontons spéciaux qui prendraient place entre le bassin et les portes à coulisses. Ils ont coûté 21 millions de notre monnaie.

Les voies ferrées qui sillonnent l'arsenal ont une longueur de 16 kilomètres. L'éclairage des ateliers est électrique. Les navires

de guerre sont peints en gris violet. On prétend que c'est la couleur ordinaire du ciel pendant la plus grande partie de l'année. Seul le *Hohenzollern* est peint en blanc.

C'est, comme je l'ai dit, près de la caserne des torpilleurs et de l'Académie de marine que se trouve le port des torpilleurs. Une jetée extérieure en pierre le protège. Sur cette jetée sont rangés les sacs de charbon destinés à l'approvisionnement rapide des bateaux. Huit pontons-radeaux sont amarrés au quai. Les torpilles y sont rangées trois par trois et peuvent facilement être mises à bord. Tout le long du quai court un canal, en communication avec un grand réservoir, pour l'approvisionnement en mazout. Les torpilleurs armés ont leurs numéros sur l'avant. Les torpilleurs en réserve ont, en outre, leurs numéros peints en blanc sur la cheminée avec celui de la catégorie de réserve à laquelle ils appartiennent. Tout le long du quai court un édifice qui contient les Schiffskammern des torpilleurs. Leur matériel d'in-

ventaire, séparé par des cloisons et des treillages, remplit le rez-de-chaussée. A l'étage supérieur, toujours dans des chambres séparées, ont été rangées les torpilles. Un officier est chargé de la garde et de l'entretien des torpilleurs en réserve et des magasins individuels. Il a sous ses ordres un certain nombre de maîtres et de matelots.

La division de torpilleurs se compose d'un divisionnaire et de cinq torpilleurs Schichau dont un est laissé en réserve pour la relève en cas d'avaries. Les divisionnaires ont pour équipage :

1 lieutenant de vaisseau, commandant ;
1 enseigne ;
2 aspirants de 1re classe ;
1 ingénieur mécanicien ;
1 médecin ;
1 commissaire ;
40 matelots.

A chaque mât, une marque fixe sert de signal de reconnaissance : c'est tantôt un triangle, une croix, une étoile, etc. L'arme-

ment se compose de trois canons T. R. et de deux tubes lance-torpille mobiles.

Il suffit d'un coup d'œil dans un arsenal allemand pour voir tout de suite avec quel soin minutieux on prépare les luttes futures. On s'efforce de tout prévoir, on s'étudie à parer à tous les accidents possibles. On s'évertue à rendre aux officiers et aux hommes la besogne plus simple et plus facile. On veut que tout soit si bien organisé à l'avance qu'ils n'aient plus, au moment du danger, que la préoccupation du danger lui-même. On pense que la guerre est en soi une chose si hasardeuse qu'il faut faire aussi petite que possible la part de l'imprévu et du hasard.

LETTRE IV

Agrandissements des ports de guerre. — Les arsenaux allemands. — Aspect intérieur. — Installations. — Le bal et le chemin de fer des ouvriers. — Beaucoup de fleurs. — La cale des torpilleurs. — Le mazout. — Le commissariat. — L'intendance. — Encore la spécialisation. — Le recrutement. — L'éducation des matelots. — Construction des navires. — L'homogénéité des types. — Un principe. — École de guerre et jeu de la guerre.

Kiel. Septembre 1900.

Les arsenaux allemands ne sont comparables ni comme grandeur ni comme importance à nos arsenaux de Toulon et de Brest. Ils seront trop petits pour contenir la flotte nouvelle. Aussi projette-t-on de les agrandir. Des travaux considérables sont, dès à présent, décidés. A Wilhelmshafen on créera deux entrées nouvelles, dont l'une plus spécialement affectée aux navires de commerce affrétés ou venant apporter du matériel; à Danzig, on creusera, pour les gardes-côtes,

les canonnières cuirassées et les torpilleurs de la défense, un bassin profond dans l'île d'Holm, en même temps qu'on achètera des terrains pour le développement des chantiers; à Kiel, enfin, on étendra l'arsenal au sud et au nord: au sud, dans l'établissement de Krupp, qui, contre une commande de petits bateaux, a cédé un vaste espace; au nord, jusqu'à Ellerbeck, où l'on construira un nouveau port. Les torpilleurs armés seront installés à la baie de Wyk, près d'Holtenau et à l'entrée du canal Wilhelm. On y bâtira des magasins pour le matériel et des ateliers pour les réparations; des casernes pour les hommes, un casino pour les officiers, une station centrale électrique; de plus, un grand port pouvant contenir jusqu'à cent torpilleurs. Le champ de tir sera établi dans la baie de Flensborg avec, pour complément, un autre atelier de réparation. Les fonds vont être votés par le Reichstag et l'amélioration des arsenaux marchera de pair avec l'augmentation de la flotte.

Ce n'est donc pas encore la grandeur et les proportions des ports de guerre allemands qui frappent les yeux: c'est l'ordre qui y règne, leur aspect riant, l'habileté des dispositions prises pour faciliter les opérations diverses de la construction, de l'armement, de l'approvisionnement et de la mobilisation. Dès l'entrée et du premier coup d'œil, on comprend ce qui s'y passe; on en devine l'organisation intérieure. Là, nulle confusion, nulle hésitation possible. On sent que tout est à sa place et qu'une pensée directrice a tout disposé pour le bien du service. On lit, pour ainsi dire, sur le sol la destination de chaque édifice. A la porte, toujours, dans de vastes maisons de briques rouges, parfois précédées d'un jardin comme à Danzig, toujours fleuries de plantes grimpantes, les logements du directeur et des principaux fonctionnaires ; à côté, mais séparées par une grille de l'intérieur de l'arsenal, les salles de « recette », où sont examinées, comme chez nous, par des com-

missaires spéciaux, les livraisons faites à la marine; plus loin, les magasins généraux (que j'ai toujours visités avec soin). On y renferme dans des caves les matières inflammables; les autres se trouvent aux étages supérieurs. Tout y est classé et étiqueté, de façon qu'on puisse savoir immédiatement les quantités délivrées et les quantités restantes ; à côté, sont les bassins affectés aux réparations et aux constructions, puis les bassins d'armement entourés de leurs Schiffskammern. De grands bâtiments servent de remise aux embarcations en réserve ou à réparer. Un canal y pénètre. Avec l'aide d'un pont roulant, les embarcations sont tirées de l'eau et placées, à droite ou à gauche, aux différents étages de l'édifice. Les ateliers sont hauts, vastes, aérés, éclairés, munis de machines électriques et de l'outillage le plus moderne. Dans de vastes constructions, toujours en briques, et ce point est à noter, on a installé des réfectoires pour le déjeuner et le dîner des ouvriers. A Wil-

helmshafen, on y a même ajouté une salle de concert et une salle de bal. On veut faire aimer le travail. On a raison. Partout où l'on a pu mettre des arbres, des plantes, des fleurs, on en a mis. Les vignes vierges se suspendent, çà et là, aux corniches. Des voies ferrées circulent le long des quais, des ateliers et des magasins, voie large et voie étroite. Le soir, un convoi vient prendre les travailleurs et les ramène chez eux. La police de l'arsenal est discrète. Elle est faite par de simples sergents de ville de la localité et l'on ne paraît pas souffrir de l'absence d'une gendarmerie maritime.

On devine cependant, dès le premier abord, une discipline sévère. Dans ces grands ateliers où s'entasse un peuple d'ouvriers, les hommes sont silencieux comme les machines électriques dont ils font usage. On n'y entend pas la voix humaine. Là, comme partout en Allemagne, où les concierges eux-mêmes font le salut militaire, on retrouve les habitudes de la caserne. L'arsenal

est tenu comme un bateau. Tout y brille et y reluit. On y chercherait une tache. Pas un bout de tôle n'est oublié dans les chemins. On n'y voit pas, comme ailleurs, hélas ! des chaudières qui traînent pendant des années sur un quai ou des blockhaus qui attendent patiemment qu'on les mette en place. On sent que tout le monde travaille et qu'au-dessus de ceux qui travaillent, il y a des gens qui savent faire travailler.

Quelques installations sont tout à fait intéressantes, car c'est par le sens pratique que se distingue l'Allemagne d'aujourd'hui : à Kiel, par exemple, la cale de réparation pour les torpilleurs. Qu'on imagine un vaste plan incliné plongeant dans l'eau du port et, sur ce plan incliné, des rails et des wagonnets. Quand un torpilleur a besoin d'être visité ou réparé, un wagonnet descend jusque sous le torpilleur, le prend, le charge et le remonte en haut du plan incliné. De là, il est envoyé, toujours sur un chemin de fer, soit à droite, soit à gauche, vers les

chantiers. Un système analogue, mais formidable de puissance, existe à Danzig pour les cuirassés. On peut admirer encore les docks flottants, relativement nombreux et qui peuvent contenir des navires de haut bord. Les aménagements pour l'approvisionnement du mazout sont aussi très remarquables. Le mazout est employé par toute la flotte allemande. Il faut donc qu'on puisse facilement le mettre à bord. A cet effet, de grands réservoirs sont établis à l'entrée des bassins. Ces réservoirs communiquent à des canaux souterrains qui courent le long des quais et qui, par des branchements peu espacés, aboutissent au-dessus de l'eau. Les navires qui veulent s'approvisionner n'ont qu'à s'approcher, à se mettre, par un tuyau mobile, en communication avec le branchement et à remplir leurs soutes. L'opération est simple. Comme toutes les autres opérations de l'arsenal, elle tend à activer la mobilisation et la disponibilité des bâtiments.

C'est là le point capital et c'est ce qui fait l'originalité des arsenaux allemands : mieux que partout ailleurs, peut-être, on y voit la préoccupation du combat et de la lutte. Disposition des constructions, installations, aménagements ; l'ensemble, comme les détails, tout y révèle la pensée directrice et dominante ; tout y est combiné pour satisfaire aux besoins de la flotte, pour réparer ses blessures, pour la ravitailler et pour la mettre en état de courir sus à l'ennemi. Ces Schiffskammern, plans inclinés, rails, chemins de fer, docks flottants énormes, grues immenses que l'électricité fait mouvoir, sont pour elle des instruments d'action aussi efficaces que l'artillerie. Et le soin avec lequel cet outillage est disposé, entretenu, amélioré et perfectionné annonce la préparation constante, méthodique et raisonnée de la guerre.

Les services administratifs sont, comme les autres, spécialisés selon le principe, toujours appliqué, de la division du travail. Il

n'existe pas, en Allemagne, comme chez nous, un corps chargé de toutes les besognes, même les plus disparates et les plus opposées : recrutement, fonctions judiciaires, administration des arsenaux, administration des navires, recette des matières, etc., etc. Du recrutement, c'est le ministère de la guerre qui s'occupe, et il n'en tire pas argument, comme en France, pour réclamer la défense des ports de l'empire qui appartient à la marine. Les services administratifs n'ont donc rien à y voir. Pour le reste, ils sont séparés en deux branches : les intendants maritimes et les commissaires. Les premiers sont des fonctionnaires militaires, mais sans rang d'assimilation. On les recrute parmi les officiers ayant au moins six ans de service, ou parmi les jeunes gens, docteurs en droit, qui consentent à passer un examen. Ce sont eux qui administrent les arsenaux et tous les services de la marine à terre ; les seconds sont aussi des fonctionnaires militaires, mais avec rang d'assimilation. Ils

proviennent du personnel subalterne et ne peuvent dépasser le grade de lieutenant de vaisseau. Ils sont placés à bord des navires armés, dans les bataillons d'infanterie de marine et de marins-artilleurs, enfin dans les différentes divisions de matelots, où ils remplissent les fonctions d'officiers d'administration. L'intendant qui administre le port de guerre, sous les ordres de l'Oberwerftdirektor, a près de lui trois « assistants » : le premier chargé de la formation du matériel : contrats à faire, recettes à opérer, ordonnancements, etc., etc. ; le second, de la caisse et des fonds ; le troisième, des inventaires, des magasins, etc. Toutes les besognes sont donc bien divisées et spécialisées et, par cela même, simplifiées. Les responsabilités sont rendues précises et apparentes.

L'Allemagne n'a pas l'inscription maritime et elle ne paraît pas désireuse de l'établir. C'est, comme je viens de le dire, le ministère de la guerre qui est chargé du recru-

tement, d'où une simplification très appréciable dans les opérations. Tous les hommes qui exercent un métier maritime quelconque, pêcheurs, marins du commerce, mariniers des rivières, il les donne à la marine. Il y joint les ouvriers des villes dont les professions sont utiles à la navigation : mécaniciens, chauffeurs et électriciens de l'industrie ; autant que possible des Alsaciens-Lorrains. Cela les dépayse. Il compose, avec ces éléments divers, des équipages excellents, instruits et disciplinés. Ai-je besoin de dire que tous les matelots sont étroitement spécialisés et que pour toute la durée du service, c'est-à-dire pour la durée de leur vie, ils restent classés en marins-torpilleurs, canonniers, gabiers, etc., etc. Des signes extérieurs les distinguent. Les torpilleurs ont un galon rouge à leur bérêt ; les canonniers, des canons sur la manche, etc., etc. Une partie d'entre eux appartient à la circonscription maritime de Kiel, l'autre partie à celle de Wilhelmshafen, et ils ne changent

pas plus de port qu'ils ne changent de spécialité.

L'Allemagne n'a pas d'illettrés. Il n'en existe ni dans son armée ni dans sa flotte. L'instruction à donner aux recrues est donc seulement une instruction militaire. Elle est sévèrement donnée. Aussitôt levés, les hommes sont conduits à la caserne et ils y sont enfermés tout d'abord, comme dans une prison. Défense de sortir sous aucun prétexte. On les garde, ainsi, jusqu'à ce qu'on leur ait suffisamment appris le métier de soldat et les devoirs du soldat. On leur enseigne le maniement des armes, l'école de peloton, la manière de porter l'uniforme, la tenue, le salut aux supérieurs, qui est compliqué. A cet enseignement physique se joint un enseignement moral. Ce dernier tient tout entier dans ces trois mots ; Dieu, Patrie, Empereur. Quand ils en sont bien pénétrés, on leur permet de sortir sous la surveillance d'un quartier-maître. Cette éducation préliminaire terminée, on s'occupe d'en faire des

marins. On opère une sorte de triage et, selon leurs différentes aptitudes et leurs différents métiers, on les distribue dans des spécialités différentes.

Il semble que, comme il y a une discipline pour les hommes, il y en ait une pour les bateaux. On exige des escadres une homogénéité absolue. On pense, et avec raison, que c'est la première des qualités militaires. On redouterait comme un danger ce qu'on appelle ici une flotte d'échantillons. Quand le plan d'un navire est accepté on en met en chantier aussitôt une série absolument semblable : toutes les commandes sont faites à la fois et tous les marchés passés à la fois. Outre l'économie qu'on réalise, on réduit ainsi, dans des proportions considérables, la période de construction. L'ambition des ingénieurs qui, tous, veulent signer de leur nom un cuirassé différent n'est pas satisfaite, mais on obtient un meilleur instrument de combat. Un fait caractéristique s'est passé dernièrement, qui montre à quel point, en

Allemagne, on tient à l'homogénéité et quelle importance on lui accorde. Une modification sensible avait été reconnue nécessaire sur les bateaux du type *Kaiser*. Cependant on ordonna la construction des deux derniers (A et B) de la série sans y introduire de changements. On pensa qu'il était préférable de renoncer à un progrès, même évident, que de violer le principe de l'homogénéité. N'est-ce pas là un bel exemple de sagesse administrative et de prévoyance militaire ?

La place me manque, aujourd'hui, pour parler des officiers, de leur carrière, de ce qu'on exige d'eux avant et après leur entrée dans la marine, de leur avancement et de l'organisation qui les fait arriver si jeunes aux plus hauts grades, mais puisque j'ai beaucoup parlé de Kiel, je voudrais dire un mot de l'Académie de marine qui s'y trouve. Cette institution rappelle beaucoup notre École supérieure de guerre; elle repose sur les mêmes bases; elle procède de la même

idée ; elle a le même but : former des officiers pour le commandement supérieur. On y entre par le concours, alors que le concours, et je le regrette, a été aboli chez nous. Mais les études roulent à peu près sur les mêmes matières. Comme chez nous, on fait les cours théoriques en hiver et, comme chez nous, on navigue en été. Seulement, l'Allemagne a introduit dans ses écoles un enseignement particulier, qui s'appelle « le jeu de la guerre » et qui force les officiers à méditer et même à appliquer les principes de stratégie et de tactique qu'on leur enseigne. A ce jeu on attache en Allemagne, et je crois avec raison, une importance capitale. Les adversaires sont enfermés dans deux chambres séparées. L'un est supposé commander la marine allemande ; l'autre la marine ennemie. L'arbitre, ou plutôt le professeur, se tient dans une troisième chambre, placée entre les deux autres. On l'avertit, au fur et à mesure, des dispositions prises, de la répartition des forces, des mou-

vements ordonnés, de la marche des escadres et des bâtiments isolés, etc., etc. Tout s'exécute avec des petits modèles de bateaux sur une carte. Pour se rapprocher davantage de la réalité, le professeur signale tout à coup, tantôt à celui-ci, tantôt à celui-là, des avaries survenues subitement ; des indisponibilités ; l'épuisement du stock de charbon sur tel ou tel point ; le manque de munitions, etc., etc. Il faut trouver moyen de parer à ces difficultés ; dire ce qu'on ferait dans tel ou tel cas ; réfléchir, en un mot, à toutes les éventualités de la guerre. Et, pendant ces luttes qui durent quelquefois plusieurs jours, l'intelligence des officiers se forme. Ils apprennent à prévoir, à prendre des résolutions, à commander.

Tout cela : organisation des arsenaux, administration des arsenaux, recrutement et éducation des hommes, conception et construction des bateaux, école de guerre et jeu de la guerre, est éminemment pratique. Mais l'Allemagne est envahie par l'esprit pratique.

Elle considère la guerre comme une de ses industries. Elle gère sa marine comme une maison de commerce. C'est pourquoi, peut-être, ses progrès sont si rapides; c'est pourquoi, aussi, elle nous offre tant d'exemples à méditer.

LETTRE V

Holtenau. — Le canal Wilhelm. — Wilhelmshafen. — Le port à écluses. — Les glaces. — Un projet de Bismarck. — La flotte de guerre. — Les couleurs et les bouées. — La mobilisation. — Les groupes de vaisseaux. — Le bateau-souche. — Les réservistes. — Les noyaux d'équipagé. — Les principes. — La discipline. — Les conseils de guerre. — Les civils dans l'armée. — L'amiral et l'avocat. — Le duc d'Oldenbourg. — La défense des côtes. — L'opinion de M. de Moltke. — M. de Moltke et Gambetta.

Wilhelmshafen. Septembre 1900.

C'est à Holtenau que commence le fameux canal qui met le fjord de Kiel en communication avec la mer du Nord : ouvrage considérable, dont le but est, à la fois, stratégique et commercial. Il favorise le cabotage en même temps qu'il permet aux escadres de se porter rapidement de l'est à l'ouest ou de l'ouest à l'est soit pour faire tête à l'ennemi, soit pour le battre en détail s'il vient des deux côtés à la fois. Une

plaque de marbre noir, placée à l'entrée, annonce qu'il a été creusé par Guillaume II. Les écluses, de plus de cent mètres de long, sont un admirable ouvrage. On les ferme rarement et dans des circonstances particulières. Au delà, le canal se perd entre des collines couvertes de pelouses vertes et de bois sombres qui paraissent appartenir à un parc. Les maisons d'Holtenau sont noyées dans la verdure des arbres. En dix heures, l'escadre peut aller d'une mer à l'autre. Un immense parc à charbon permet aux navires de s'approvisionner sans avoir besoin de remonter jusqu'à l'arsenal de Kiel. Les torpilleurs passent d'abord, pendant que les cuirassés remplissent leurs soutes, et, à leur tour, les torpilleurs, à l'autre bout du canal, remplissent leurs soutes, pendant que les cuirassés passent. Il n'y a pas de temps perdu. Près de là s'élève une jolie brasserie, en haut d'un tertre de gazon, « d'où l'on voit passer les bateaux, tout en vidant son verre. »

Malgré le voisinage d'Holtenau, Kiel n'est pas le grand arsenal de l'Allemagne. Son vrai port de guerre, c'est celui de la mer du Nord, celui qui devra agir contre les plus puissantes forces maritimes de l'Europe : Wilhelmshafen. Ce port a malheureusement des défauts graves. C'est un port à marée. L'escadre y est emprisonnée à marée basse. De puissantes écluses y retiennent un niveau d'eau suffisant. La rade ne paraît pas bonne ; jamais les navires de guerre n'y séjournent. Ils ne sortent que pour aller manœuvrer au large.

Il y a deux entrées, distantes d'un kilomètre environ, l'ancienne et la nouvelle : la première à peu près abandonnée, vu son étroitesse ; la seconde large et suffisante. Entre les deux, on a construit un petit port qui donne asile à des bateaux de commerce, mais qui sert, surtout, de poste de torpilleurs. Les bassins de radoub sont devenus trop petits. Le port, acheté pour un morceau de pain au duc d'Oldenbourg, est une

création un peu artificielle : il nécessite des travaux constants. Un nouveau bassin, de plus de 200 mètres, s'achève en ce moment ; on en creuse un autre à côté. Mais rien ne peut remédier aux défauts naturels de l'emplacement.

En hiver, la mer se gèle entre les écluses, et la glace est si forte et si épaisse que les bateaux brise-glace, en usage dans toute l'Allemagne du Nord, ne parviennent pas toujours à la casser. De plus, les passes pour sortir sont à l'ouest. Or, comme le vent froid vient de l'est — c'est le vent russe — les glaces sont poussées dans les passes où elles se bousculent et s'accumulent d'une façon dangereuse. Il fallait absolument un port de guerre à l'Allemagne, sur la bande étroite de littoral qui regarde la mer du Nord. On ne trouva d'abord que celui-là. Mais bientôt ses inconvénients frappèrent le prince Bismarck, qui voulut y renoncer et en créer un autre sur le Weser, près de Geestemünde. Malheureusement, on

avait déjà dépensé 100 millions de marcs à Wilhelmshafen. On craignit un échec au Parlement. Le prince Bismarck ajourna son projet. Peut-être bien sera-t-il repris un jour.

Wilhelmshafen est une ville nouvelle qui ne compte guère que seize mille habitants. Sans son arsenal elle ne pourrait vivre. Ses rues sont larges et tracées à angle droit; ses maisons basses comme celles de Rochefort. Elle a de jolies promenades; un beau parc ombragé de grands arbres. Napoléon Ier, dit-on, en avait indiqué l'emplacement comme favorable pour un port de guerre. La Jade, après un cours de 22 kilomètres, vient y déboucher dans une baie de forme demi-circulaire, où jamais elle n'apporte de vase ou de sable. Le « flot » seul y peut former des « hauts fonds ».

L'arsenal, commencé vers 1856, comprend trois grands bassins, communiquant entre eux : le bassin d'armement; le bassin de construction; le nouveau port. Enfin le petit

port des torpilleurs, plus récemment aménagé et construit. Le nouveau port sert, à la fois, à la guerre et au commerce. Les deux premiers bassins, placés à la suite l'un de l'autre et dans une même direction, sont reliés par un canal : le Hafencanal, de 450 mètres de longueur, de 100 mètres de largeur, traversé par un pont tournant.

Pour la construction du port, les ingénieurs ont rencontré les plus grandes difficultés. Partout il fallut étayer le terrain fait d'une argile sablonneuse, avec des digues et des murs de soutènement. Les quais ont été bâtis sur une couche de béton placée à 4 mètres au-dessous du niveau des plus basses mers, que deux lignes de pieux jointifs ont entourée. Une large saillie de bois, sur le bord des bassins, a dû être établie pour empêcher les navires de se détériorer contre la pierre.

Dans les bassins, l'eau est maintenue à la profondeur de 9 mètres, suffisante pour les vaisseaux de l'escadre. La vieille entrée qui

donne accès dans le bassin d'armement comprend un canal de 200 mètres de long sur 93 de large, et une sorte d'avant-port de 180 mètres de long sur 125 de large, fermé à ses deux extrémités par une écluse pourvue de deux portes. La nouvelle entrée communique avec le nouveau port. Elle n'a qu'un canal et qu'une écluse. Les navires peuvent venir dans le port ou en sortir par ces deux entrées à la fois. La largeur des bassins leur permet d'évoluer facilement, d'accoster les quais et de renouveler leur approvisionnement en peu d'heures.

Le quai nord du bassin d'armement où, comme à Kiel, sont placés les navires en catégories, est bordé par les Schiffskammern. Au sud, se trouvent les ateliers pour les réparations courantes : la peinture, les essais de chaîne ; le grand dépôt de charbon. Près du dépôt est accosté la vieille frégate *Vinetta,* qui sert d'école de chauffe.

Le bassin de construction, qui sert aux navires en réparation ou en achèvement à

flot, est entouré à l'ouest par les formes de radoub et des cales de construction ; au sud, par les ateliers de construction et de réparation. Les formes de radoub sont au nombre de cinq, en comptant les deux nouvelles dont une est entièrement achevée. Elles reçoivent les plus grands navires. Un dock flottant est mouillé près d'elles.

L'arsenal a douze portes. Deux seulement sont réservées aux ouvriers qui, à Wilhelmshafen, sont au nombre de six mille. Une porte est affectée au seul directeur. Près de la porte principale se trouve, comme à Kiel, la salle des recettes. Le plan des arsenaux est toujours le même, il présente toujours les mêmes dispositions.

Près de l'habitation du directeur on rencontre le dépôt de la navigation, où sont les instruments nautiques. Plus loin, les dépôts d'artillerie où l'on a rangé, par groupes, les canons et les affûts des bateaux non armés. Ici, le système des magasins individuels est encore appliqué avec rigueur.

Le dépôt est divisé en chambres qui contiennent le matériel accessoire d'artillerie pour chaque navire : c'est-à-dire les tubes-canons, les fusils-canons, les appareils de pointage et de démontage, etc., etc... De même, les canons de chaque navire sont réunis et portent l'inscription qui indique leur destination.

Plus loin est l'atelier de construction des machines; puis l'atelier de serrurerie, de fabrication des chaudières, des marteaux-pilons; puis la fonderie et les magasins généraux. L'un des marteaux-pilons est de 16,000 kilogrammes.

Le nouveau port, qui communique avec le canal Jade-Ems et que défend seulement, du côté de la ville, une barrière en bois est, bien qu'il serve au commerce, réservé surtout à l'arsenal des torpilles et aux torpilleurs. L'arsenal des torpilles, séparé de la mer par une digue, est pourvu de dix appontements. De nombreuses voies ferrées y circulent. Des pavillons y ont été bâtis en

briques rouges, pour l'administration, la direction, les postes de police, etc. Le commandement en est confié à un capitaine de corvette dont le personnel auxiliaire se compose de :

1 ingénieur de torpilles,
2 lieutenants de torpilleurs,
1 ingénieur de construction de machines,
1 ingénieur des constructions navales,
5 maîtres de construction,
3 dessinateurs.

Près du quai se trouvent les Schiffskammern des torpilleurs. Sur la porte de chaque chambre est inscrit le nom du bateau. En arrière, on a construit le magasin d'approvisionnement où, comme à Kiel, se trouvent, rangées trois par trois, les torpilles.

Les torpilleurs d'instruction et de la réserve sont le long du quai nord-ouest. Mille hommes environ composent les équipages de cette division. Ils sont répartis en trois compagnies. A leur tête est un capitaine de frégate, qui a pour adjudant un enseigne.

Les torpilleurs d'instruction sont commandés par des enseignes. D'autres enseignes sont embarqués sur les torpilleurs divisionnaires où ils remplissent les fonctions de second et d'officier de quart.

Une installation curieuse : tout le long du quai court un canal souterrain dans lequel passe de la vapeur destinée au chauffage des torpilleurs armés. Quand ces petits bateaux sont à leur poste de mouillage, avec les feux éteints, ils obtiennent immédiatement de la pression en fixant un tuyau à l'une des nombreuses bouches qui s'ouvrent sur le canal. Quand les torpilleurs ne peuvent pas s'approcher suffisamment du quai, le chauffage leur est donné par de vieux torpilleurs, aménagés à cet effet, et qui viennent s'amarrer dans le voisinage.

Autour de l'arsenal se trouvent les casernes de l'infanterie et de l'artillerie de marine. Ces troupes ne vont point dans les colonies, comme les nôtres. Elles ont seulement pour mission d'assurer la garde des

arsenaux et la défense des ports de guerre. Autrefois, comme en Angleterre, on plaçait sur les vaisseaux des détachements de ces soldats qui servaient de compagnies de débarquement. On a renoncé à cette coutume d'une manière à peu près complète. C'est seulement sur les croiseurs qui font campagne au loin qu'elle a été conservée. L'artillerie de marine, placée sous les ordres d'un contre-amiral résidant à Wilhelmshafen, est chargée, en même temps que de l'armement des batteries de côte, du mouillage des mines sous-marines, des barrages et des lignes de torpilles. Ses officiers appartiennent à la flotte. Son uniforme est le même que celui des matelots.

L'escadre était à quai quand je visitai Wilhelmshafen. Je ne vous dirai rien de sa composition que vous ne sachiez déjà. La construction allemande a fait de tels progrès que ses cuirassés et ses croiseurs peuvent soutenir la comparaison avec les meilleurs de l'Europe. Le tonnage des premiers

ne dépasse pas 12,000 tonnes et ceux de la flotte future ne les dépasseront guère. Ils seront, cependant, aussi formidablement pourvus d'artillerie que ceux qu'on nous propose, en France, et qui atteindront 15,000 tonnes. Ils auront 4 pièces de 28 ou de 30, à tir rapide ou du moins à tir accéléré, réparties par paires dans les tourelles avant et arrière, plus 18 pièces de 15 centimètres. C'est juste l'armement de nos futurs bateaux. Cependant, comme on le voit, le déplacement est beaucoup moindre. Au point de vue financier comme au point de vue militaire, la chose mérite attention.

Les constructions allemandes se font toujours par séries de quatre navires semblables. Les divisions de l'escadre sont de quatre cuirassés; les divisions de torpilleurs se composent de quatre bateaux. Partout, dans la marine allemande, on retrouve ce chiffre de quatre ou des multiples de ce chiffre. Cela indique une pensée tactique très pré-

cise. Chez nous, les mises en chantier ne correspondent nullement à une conception homogène de la flotte. Mais tout est méthodique en Allemagne. Une chose à noter encore : l'amiral commandant une escadre a, pour lui, un navire spécial et indépendant des deux divisions qui la composent. Outre que cela lui donne un cuirassé de plus, cela lui permet de se transporter sur le point où il juge sa présence nécessaire, sans déranger l'équilibre des forces qu'il a dans la main. Nos amiraux, embarqués sur un des bâtiments incorporés à l'escadre, paraissent avoir moins de liberté.

Les dépenses de la flotte future s'élèveront, y compris les travaux des ports, arsenaux, magasins, docks, etc., à environ deux milliards trois cent vingt-six millions de francs. Le sacrifice est énorme. L'amiral Tirpitz a tenu à expliquer au Parlement pourquoi il lui demandait un nombre considérable de cuirassés. Il a exposé la situation de l'Allemagne, qui, par sa configuration

géographique, son absence de points d'appui pour les vaisseaux, la nécessité où elle se trouve de se ravitailler par mer, est forcément condamnée à la guerre d'escadre. « Regardez nos côtes de la mer du Nord rentrant en forme de coin, s'est-il écrié ; celles de la Baltique bordant un lac fermé, et dites-moi comment la guerre commerciale, si fructueuse pour d'autres, pourrait être faite par nous ? Comment nos vaisseaux se rendraient-ils dans l'Océan et comment en reviendraient-ils ? Leurs prises arriveraient-elles jamais dans un port allemand ? Où trouveraient-ils du charbon, puisque nulle part encore nous n'avons de refuge ? » Il est certain que la flotte d'un pays comme l'Allemagne ne peut pas être la même que celle d'un pays qui, pour me servir des expressions de l'amiral Tirpitz, forme, comme la France, un angle saillant dans l'Océan. Jamais aussi, on n'avait plus clairement démontré que ce n'est pas la technicité seule qui peut rédiger un programme naval, mais

qu'il doit toujours être dicté par la géographie et la politique.

Les différentes divisions de la flotte se reconnaissent à des cylindres, peints de couleurs variées : blanche, rouge, jaune, bleue, que les vaisseaux accrochent à la hune. Leur rang, dans la division, est indiqué par des cercles de fonte, de la couleur du cylindre, qui s'enroulent autour des cheminées. Aux mâts militaires est adapté un système de signaux rigides en tôle : ils ne sont pas faits pour les grandes distances. Mais on pense que, dans le combat, ils prêteront à moins d'erreurs et seront plus facilement compris que les signaux ordinaires. Deux petites bouées, une verte à tribord, une rouge à bâbord, sont suspendues au grand mât, des deux côtés du navire, et leur hauteur et les positions qu'on leur fait prendre indiquent, dans la ligne de file, au « matelot d'arrière » les mouvements de la barre du « matelot d'avant ». On cherche à éviter ainsi les fausses manœuvres et les aborda-

ges. Je ne sais si toutes ces précautions sont indispensables. Je les note pour montrer que l'on s'ingénie à tout régler et à tout prévoir, à réduire la part du hasard autant que le peut la prudence humaine.

Un des problèmes les plus importants à résoudre pour l'armée de mer comme pour l'armée de terre est celui de la mobilisation. C'est aussi celui qui paraît avoir été étudié avec le plus de soin. Il s'agit de mettre en mouvement, dans un laps de temps très court, toutes les forces du pays sans qu'aucune, même la plus petite, soit affaiblie, paralysée ou perdue. On n'y peut réussir qu'à l'aide d'une organisation très forte, très méticuleuse et très prévoyante qui, longtemps à l'avance, et pendant la paix, a déterminé d'une façon logique et précise tous les détails de l'opération. Le désordre ou l'hésitation seraient funestes à ce moment suprême; plus funestes encore, peut-être, les improvisations qui tenteraient d'y remédier. Pour donner à l'effort national toute sa plénitude,

il ne suffit pas que les instruments de guerre soient prêts, il faut que le rôle de chaque homme soit tracé.

La flotte allemande, comme toutes les flottes du monde, se décompose en escadres actives et en escadres de réserve. Les bâtiments de réserve sont réunis par groupes similaires de trois ou quatre. L'un d'entre eux, seulement, a un équipage, composé en grande partie de matelots des spécialités et un état-major complet. On l'appelle le *bateau-souche*. En temps de paix, l'équipage se transporte sur les autres bâtiments qu'il visite à tour de rôle, pour la mise en état, l'entretien, la propreté, etc. De temps en temps, tantôt sur celui-ci, tantôt sur celui-là, on fait une sortie et l'on s'assure, ainsi, du bon fonctionnement du matériel. Quand vient le jour de la mobilisation, l'état-major et l'équipage se divisent et se répandent par fractions égales sur les autres navires du groupe. Ils constituent ainsi des « noyaux » d'hommes et d'officiers, qui connaissent bien

leur engin de bataille, et autour desquels viennent pour ainsi dire s'agglomérer les réservistes.

Ceux-ci sont instruits à l'avance de leur destination et de leur rôle. Comme les officiers en activité, les officiers de la réserve savent, à l'avance, sur quel bateau ils embarqueront pendant la guerre, ou quelle fonction ils auront à remplir dans les ports. Ils ont vu le port; ils ont vu le bateau; ils les ont étudiés l'un et l'autre. De même pour les hommes : non seulement ils ne servent que dans l'une ou l'autre des deux circonscriptions maritimes, non seulement ils sont étroitement spécialisés, mais, autant que possible, ils sont toujours attachés au même navire. Quand la mobilisation les jette à bord, outre qu'ils trouvent près d'eux, pour les guider et leur donner l'exemple, ce noyau de camarades, de mécaniciens et d'officiers expérimentés qui viennent du bateau-souche, ils ont déjà une notion très nette de leur métier et de leurs devoirs.

Il n'y a point là de ces foules qui arrivent à l'arsenal sans trop savoir ce que l'on fera d'elles; de ces hommes à qui l'on ne découvre une destination et un poste que sur les lieux mêmes ou qu'on fait voyager de port en port selon les besoins imprévus du dernier moment : tout est réglé et arrêté dans le détail comme dans l'ensemble. En débarquant à la gare, les réservistes trouvent un officier qui prend leurs noms, consulte les registres et les envoie directement où il a été décidé préalablement qu'ils iraient. Grâce à ce système, basé, pour l'entretien et la mobilisation des bâtiments, sur le principe de l'homogénéité des types (groupes de navires semblables), pour la mise en œuvre du personnel sur le principe de la spécialisation, en un court espace de temps toutes les forces maritimes de l'empire peuvent se trouver prêtes pour le combat. On compte deux ou trois jours pour la première réserve; dix heures pour les torpilleurs.

La discipline est sévère à bord, où l'on

n'a pas aboli les peines corporelles. Cependant, des garanties sérieuses sont données aux accusés en cas de poursuites. Un personnel judiciaire civil est chargé, dans l'armée comme dans la marine, de l'instruction, de la procédure et de la défense. Dans ces derniers temps, une réforme importante a complété et perfectionné le système. Ce personnel judiciaire civil, qui ne faisait qu'instruire le procès et préparer l'audience, a été introduit dans les conseils de guerre et a été admis à juger.

Désormais, les conseils de guerre, qui se composent de cinq membres, en compteront trois appartenant à l'élément civil et deux seulement appartenant à l'élément militaire. Les audiences qui, jusqu'alors, étaient secrètes, deviendront publiques, excepté pour les fautes concernant la discipline. On ne veut pas que le pays sache que les soldats ou marins de l'Allemagne ont pu un instant oublier le respect qu'ils doivent à leurs supérieurs. Peut-être, aussi, se réserve-t-on,

dans certaines affaires très délicates, de faire passer pour des actes d'insubordination des faits qui auraient un tout autre caractère. Quoi qu'il en soit, les juristes ont obtenu une large place dans l'armée et dorénavant, quand un amiral partira en campagne, il devra emmener, en même temps que son état-major, un avocat.

Pour en revenir à la mobilisation et au grand port de guerre de l'Allemagne, il faut reconnaître qu'une organisation aussi sérieuse augmente singulièrement la puissance d'une marine et compense même, dans une large mesure, les inconvénients d'une situation géographique parfois médiocre. Wilhelmshafen deviendra un arsenal redoutable sans être jamais un arsenal bien situé. Tous les jours aussi, en même temps qu'on s'étudie à améliorer son outillage, on travaille à étendre son action. Un canal de quatre mètres de profondeur qui aboutit au fond des bassins permet aux torpilleurs de la défense d'aller occuper, à Emden, sur la frontière

néerlandaise, le poste, fourni de tout l'outillage nécessaire, qui y a été établi. Des batteries formidables, de tous côtés, hérissent la côte assez plate d'ailleurs et dénuée de reliefs. Le pays ressemble à la Hollande. Ce sont, à perte de vue, de grandes prairies coupées de cours d'eau, où paissent d'innombrables bêtes à cornes. On croit se promener dans un tableau de Paul Potter. Autant les côtes de la Baltique sont pittoresques avec ces grandes forêts qui plongent leurs pieds dans le sable de la mer, autant les côtes de la mer du Nord sont dénuées d'arbres et parfois sauvages. En allant à Wilhelmshafen on traverse le duché d'Oldenbourg, un des derniers vestiges de la Confédération germanique, aujourd'hui noyé dans la Prusse. Il fait l'effet d'une motte de terre émergeant au milieu d'une inondation. Un massif de verdure, près d'une bourgade, cache le vieux manoir où le duc régnant, homme fort distingué, dit-on, se livre à des études scientifiques. Les questions maritimes le passion-

nent depuis qu'il a vendu son port de guerre à l'empereur.

La défense de Wilhelmshafen, comme celle de Kiel, d'Heligoland et de quelques autres postes de l'Allemagne a été enlevée à l'armée de terre et donnée à la marine. C'est le contraire de ce qui s'est passé chez nous et, chose curieuse et digne de remarque, c'est M. de Moltke lui-même qui, dans une note célèbre adressée à Guillaume Ier, a réclamé cette transformation. Ainsi, le chef d'une troupe victorieuse n'a pas hésité à priver ses soldats d'une mission qu'ils devaient considérer comme glorieuse entre toutes et dont ils avaient été chargés en tout temps. N'a-t-il pas fallu, pour cela, des raisons techniques bien sérieuses et bien convaincantes ?

Non seulement, à Wilhelmshafen, on a confié à la marine le soin d'armer les batteries qui regardent la mer, mais on lui a donné même les fronts de terre. Ce sont ses artilleurs-marins, commandés par des offi-

ciers de vaisseaux, qui les garnissent. S'il n'en est pas de même à Danzig et dans quelques ports de la Prusse, c'est seulement parce qu'on a considéré que c'étaient des ports secondaires, moins exposés aux attaques en cas de conflits et aussi parce qu'on ne voulait pas, d'un seul coup, priver l'armée de terre d'une des prérogatives auxquelles elle était le plus attachée. Depuis l'alliance russe cependant, il est question de donner Danzig, comme Wilhelmshafen, à la marine et d'unifier ainsi le système de défense du littoral.

Les raisons de M. de Moltke pour retirer à l'armée la défense des côtes semblent la conséquence forcée du grand principe qui domine toute l'organisation allemande : celui de la division du travail. Un combat entre une batterie de terre et des vaisseaux n'est, au fond, qu'une forme du combat naval et la conduite, d'après M. de Moltke, en doit revenir aux marins. Eux seuls, dit-il en substance, peuvent reconnaître, au large, un na-

vire ennemi d'un navire ami; eux seuls peuvent éviter des erreurs souvent funestes, comme celles qui, depuis, se sont produites en Italie aux grandes manœuvres. Quel officier de terre a l'œil assez exercé pour distinguer, à plusieurs kilomètres de distance, un navire allemand d'un navire français, anglais ou russe? Et quel officier de terre pourra comprendre sa manœuvre et deviner son objectif? Les marins seuls sont aptes à cette besogne parce qu'ils sont spécialisés. « Seuls, dit M. de Moltke, ils peuvent discerner les points faibles des escadres et engager la lutte en conséquence; seuls, ils peuvent découvrir la portée des mouvements des assaillants et en reconnaître le but réel. » Il ajoute « qu'une étroite relation doit exister entre le jeu des batteries de côte et celui des engins de la défense maritime (torpilles de fond, mines, gardes-côtes, torpilleurs, etc.), et que cette combinaison des efforts ne peut être obtenue que par l'emploi du personnel de la marine, dirigé par un officier

de marine ». Sur ce point important, Gambetta, on s'en souvient, était d'accord avec M. de Moltke. Malheureusement, M. de Moltke a convaincu l'Allemagne et Gambetta n'a pas convaincu la France.

LETTRE VI

Elbing. — Les enfants. — L'usine de Schichau. — Les torpilleurs. — La fabrique. — La tour d'acier. — Les bateaux allemands, italiens et russes. — L'arsenal. — La remise de la flottille. — Un joujou gigantesque. — Le plan incliné. — La réparation des cuirassés. — Danzig. — Hélices, arbres de couche et rivets. — L'offensive et la défensive. — La Vistule. — Le ravitaillement de l'escadre. — Les silhouettes de bâtiments. — La jeunesse des officiers. — La lettre de mise à la retraite. — L'avancement dans la marine. — Le commandant de l'*Iltis* et le commandant de la *Framée*.

Elbing, Septembre 1900.

Elbing est pour ainsi dire une création de Schichau. C'est une petite ville toute neuve, dont l'hôtel des postes est le monument principal et qui vit tout entière de trois fabriques où les habitants sont employés: une fabrique de cigares, une fabrique d'ustensiles de ménage et, enfin, la grande fabrique de torpilleurs. Les maris travaillent sur le chantier maritime, les femmes roulent les

feuilles de tabac et maris et femmes se mêlent dans le troisième établissement. Chaque ménage a, en moyenne, de huit à dix enfants. Aussi, rien n'est plus curieux que la sortie de l'école à midi. Les parents sont encore au travail et une innombrable population de petits bonshommes et de petites bonnes femmes, jambes nues et pieds nus pour la plupart, se répand dans les rues désertes, qu'elle emplit tout à coup de ses cris, de ses mouvements désordonnés et de son tapage. On a la vision de Lilliput.

Tout à l'entour, le pays est plat, semé de grands *hafe,* de lacs et de cours d'eau. Une quantité ds petits saules, ronds comme des boules, rompt l'uniformité des prairies. Un énorme pont, sur lequel passe le chemin de fer, est défendu par deux petits canons : maigre précaution contre l'invasion russe. La Vistule coule, claire, dans les herbes et dans le sable, sillonnée par de longs chalands aux voiles carrées.

L'usine est dirigée, aujourd'hui, par

M. Zieze, le gendre et le successeur de Schichau. Elle est célèbre dans le monde entier. Elle fournit de torpilleurs la Russie, l'Italie, l'Autriche, la Suède, le Brésil, le Japon et la Chine. Son centre est à Elbing, mais elle a aussi d'immenses établissements à Danzig. Plus de 6,000 ouvriers travaillent sur ses chantiers. A la fabrication des torpilleurs, elle joint celle des grands bâtiments de guerre et celle des locomotives. Cette dernière est, d'ailleurs, en Allemagne, inséparable de la fabrication des bateaux.

La nouvelle que l'usine Schichau avait obtenu un prix à l'Exposition universelle de Paris arriva à Elbing en même temps que moi. Elle fut reçue avec joie et reconnaissance. C'est un des ingénieurs maritimes les plus distingués de l'Allemagne, le professeur Busley, qui voulut bien m'introduire dans la maison, où je fus aussitôt invité à assister au baptême d'un croiseur russe, le *Nowick*, qui devait avoir lieu à Danzig. Les constructions administratives, toujours en

briques, sont tenues avec cette propreté méticuleuse qui est une des vertus de l'Allemagne.

En bas se trouve une salle de réception ornée du portrait de Schichau. Il ressemble étonnamment à M. Dufaure. En haut, d'immenses ateliers de dessins pleins d'air et de lumière. Mais, ce qu'il y a de curieux, c'est une énorme tour carrée, de six à huit mètres de côté, toute en acier et aux parois remplies de sable, qui occupe le centre de l'édifice et qui monte jusqu'au faîte. Dans cette tour, le long de laquelle s'ouvre une porte à chaque étage, on serre les archives de la fabrique et même, chaque soir, les études et les plans auxquels on a travaillé dans la journée. C'est une précaution contre l'incendie. Mais cette précaution a des proportions colossales.

Il faut s'arrêter devant les torpilleurs Schichau, dont les petits modèles ont eu tant de succès à Paris. Ils ne ressemblent ni aux torpilleurs français ni aux torpilleurs

anglais. Ce sont d'autres formes. C'est une autre conception. On doit convenir qu'ils donnent une impression de robustesse et en même temps d'agilité tout à fait extraordinaire. Déjà, des officiers de notre marine qui en avaient vu en Crète m'en avaient parlé avec admiration. On ne peut nier leur endurance : ils font la traversée de Chine, continuellement, sans jamais avoir d'avaries, sans même redouter la mousson.

A Elbing, ils sont en nombre. On en voit en chantier, dans les bassins, dans la rivière, un peu partout. Les uns sont en construction, les autres en réparation. Quelques autres encore, comme de vulgaires jeux de patience, sont emballés, morceaux par morceaux, dans d'énormes caisses, avec leurs machines et leurs chaudières. Ce sont les torpilleurs du Japon. Les Japonais veulent « monter » leurs bateaux eux-mêmes. Ils seraient humiliés si on les leur envoyait comme on les envoie aux Chinois : tout faits.

Les types les plus intéressants sont les

derniers construits pour les marines allemande, italienne et russe. Ils donnent lieu à beaucoup de discussions et de controverses, les uns soutenant la supériorité des allemands, les autres des italiens ou des russes. Il existe, en effet, entre eux, des différences sensibles, bien que tous soient considérés comme d'excellentes armes de combat. Je crois, cependant, que les russes l'emportent sur tous les autres et c'est un peu, à ce qu'il m'a semblé, l'avis du constructeur lui-même.

A la vérité, ce sont des contre-torpilleurs, mais formidablement armés. Les « allemands » ont 365 tonnes de déplacement, une longueur de 61 mètres, 7 mètres de largeur, trois chaudières du système Thornycroft modifié par Schichau, 95 tonneaux de charbon en soutes et une vitesse de 26 nœuds.

L'étrave est droite. Leur armement consiste en 3 tubes lance-torpilles et en 3 canons de 5 centimètres. Ils prennent d'ordi-

naire 5 tonnes de charbon, en surcharge, sur le pont. Une voie ferrée est établie à bâbord pour le transport des torpilles.

Les « italiens » sont plus petits et tout y a été sacrifié à la vitesse. Le déplacement est de 280 tonnes, la longueur de 60 mètres, la largeur de 6 avec quatre chaudières Schichau et 75 tonnes de charbon en soutes. Le premier construit, le *Lampo,* a donné 32 nœuds en moyenne aux essais. La vitesse de contrat est de 30 nœuds. Ils sont armés d'un canon de 7 centimètres, de 5 canons de 5 centimètres et de 2 tubes lance-torpilles. Étrave à éperon.

Les « russes » ont, eux, 350 tonnes de déplacement, 61 mètres de longueur et 7 de largeur, comme les allemands, 4 chaudières Schichau, 95 tonnes de charbon en soutes. Ils ont donné 29 nœuds et ils sont armés d'un canon de 7 centimètres, de 5 canons de 4 centimètres et de 3 tubes lance-torpilles. Étrave à éperon. Chemin de fer sur le pont pour les torpilles.

Le défaut des italiens, à qui l'on a donné des machines consommant beaucoup de charbon, c'est le peu de rayon d'action, et, avec leur artillerie puissante, la faiblesse de l'approvisionnement de munitions. Leurs deux tubes lance-torpilles sont, en outre, de petit calibre. Les allemands ont une artillerie trop restreinte et peut-être une trop grande abondance de munitions et d'approvisionnements. Les russes tiennent le milieu entre les deux. Ils ont des approvisionnements suffisants, une artillerie puissante, une grande vitesse. Ce sont, à ce qu'il semble, les mieux partagés.

La marine allemande attache une très grande importance à sa flottille de torpilleurs. Elle a, dans ces derniers temps, renoncé définitivement aux petits tonnages, qu'elle considère comme ne pouvant pas rendre, à la mer, de services sérieux. Elle ne veut plus que des bateaux de 350 tonnes, et ses divisions de torpilleurs se composeront ainsi à l'avenir: 4 torpilleurs armés,

1 torpilleur chef de groupe, 1 torpilleur en réserve pour le remplacement.

Dans les ateliers d'Elbing, on est frappé de quantité de choses ou curieuses ou nouvelles pour nous. On constate, par exemple, que toutes les hélices sont en acier. Déjà, à Berlin, nous avions vu des torpilles de bronze. C'est le contraire en France, où les torpilles sont en acier et en bronze les hélices. Une innovation est intéressante. On sait que les arbres de couche, dans la partie tenue par les crampons d'acier placés des deux côtés du navire, sont sujets à des « grippements » qui souvent les détériorent rapidement. Un ingénieur de Hambourg a imaginé de les envelopper, à cet endroit-là, d'une espèce d'enduit caoutchouté, inusable, paraît-il, et qui les préserve de tout accident. Les arbres de couche de la marine du commerce comme de la marine de guerre en sont maintenant pourvus. Autre chose encore à noter : Partout où ils l'ont pu, les ingénieurs allemands ont supprimé les rivets.

Au lieu de « riveter », on soude. Les mâts militaires, par exemple, sont soudés. Il en résulte une économie de poids appréciable qui permet d'augmenter la puissance de l'artillerie ou l'approvisionnement en munition, ou le charbon, etc...

Elbing n'est qu'un centre industriel; Danzig est un arsenal. Il garde et surveille la frontière orientale. Un peu abandonné, pendant longtemps, il a repris de l'importance depuis l'alliance franco-russe. On projette de l'agrandir et d'y exécuter d'importants travaux: de transporter une partie des installations dans l'île qui se trouve en face, de changer la disposition des ateliers, etc., etc.; probablement d'augmenter les forces navales qui s'y trouvent. Jusqu'à présent, elles se réduisent à une division de canonnières cuirassées qui est à l'eau et à une division de torpilleurs qui est à sec.

La ville est une des plus anciennes et des plus pittoresques de l'Allemagne. La flèche aiguë de son Rathhaus, sa porte monumen-

tale, ses maisons des deux derniers siècles avec leurs terrasses ornées de sculptures et leurs escaliers qui empiètent sur la rue; ses grosses tours, sa vieille grue qui se dresse encore au bord de la Vistule, lui donnent l'aspect d'un joli décor de théâtre. Les Polonais y sont nombreux. On les reconnaît à leurs grandes houppelandes, à leurs grandes barbes et à leurs petites toques rondes.

Deux installations particulières distinguent l'arsenal de Danzig: le hangar des torpilleurs et le chantier de réparation et de construction des cuirassés. C'est devant ce dernier que nous sommes arrivés tout d'abord. Il étonne par l'ingéniosité et la puissance de ses dispositions. La Vistule est étroite en cet endroit; elle ne permettrait pas le lancement d'un navire dans les conditions ordinaires et même la manœuvre pour entrer dans une cale de radoub serait difficile. Pour remédier à ce défaut et pour corriger la nature qui n'a pas aménagé Danzig en vue des flottes modernes, on a imaginé

de faire d'abord entrer le cuirassé à réparer dans un dock flottant. Il s'agit, bien entendu, des cuirassés qui peuvent remonter le fleuve, c'est-à-dire des cuirassés de 6,000 tonnes, type *Ægir*. Le dock est ensuite amené dans un bassin dont le fond est occupé par un vaste plan incliné sur lequel courent des rails de chemin de fer. Le dock, mis à sec, s'ouvre. Le cuirassé est saisi par des chaînes énormes que tirent par un irrésistible mouvement d'avant en arrière les bras d'acier d'une machine hydraulique. En une heure et demie, le cuirassé est amené au sommet du plan incliné et dirigé sur le chantier. Avec ce système on peut réparer jusqu'à quatre cuirassés à la fois : un sur le chantier de droite, un sur le chantier de gauche, un sur le chantier du milieu, un quatrième, enfin, sur le plan incliné lui-même.

On remet les navires à l'eau de la même façon qu'on les en tire : avec la machine hydraulique et le dock flottant. Quand un

navire vient d'être construit, c'est avec ces mêmes moyens qu'on le lance, si toutefois on peut appeler « lancement » l'opération qui consiste à le faire descendre en une heure et demie dans la rivière à l'aide d'appareils très compliqués.

La flottille de torpilleurs de la défense mobile est enfermée dans un immense magasin, fermé à clef. Elle se compose de six bâtiments. Ils sont très bien rangés, les uns au-dessus des autres et dans un ordre parfait, très bien entretenus aussi. On dirait la boîte de joujoux d'un enfant de géant. De temps en temps on fait tourner les machines. Tous les trois ans seulement, des équipages viennent de Kiel et exécutent une sortie générale au large.

Plus bas, dans les chantiers Schichau, contigus à l'arsenal, on lançait le *Nowick*, croiseur commandé par la Russie, qui doit, aux essais, soutenir la vitesse de 25 nœuds pendant vingt-quatre heures. Le pope de l'ambassade était venu, accompagné de son

clergé et de ses chantres, pour le bénir. A côté, dans les herbes, se trouvait un cuirassé allemand, le *Barbarossa,* en achèvement à flot. C'est une chose à noter que, dans les constructions allemandes, comme, d'ailleurs, dans les constructions anglaises, la pensée de l'offensive domine toujours. On sacrifie volontiers l'épaisseur ou les dimensions de la cuirasse à la vitesse ou à la puissance de l'artillerie. Chez nous, au contraire, et en dépit du tempérament et des aspirations de nos hommes de mer, c'est la préoccupation de la défensive qui prévaut et qui, parfois, oblige de sacrifier la puissance de l'artillerie à l'épaisseur ou à la dimension de la cuirasse.

Tous les magasins, pontons, dépôts de toutes sortes, nécessaires au ravitaillement, sont espacés le long du fleuve, jusqu'auprès de son embouchure. Quand l'escadre vient à Danzig, ses gros cuirassés restent au large où des chalands vont leur porter l'eau douce, le charbon, les vivres, etc. Les croiseurs viennent aux appontements et les tor-

pilleurs à l'arsenal. L'opération est rapide, malgré le nombre des bateaux marchands ancrés dans la Vistule et la quantité énorme de pièces de bois qui flottent le long des rives. Danzig était autrefois le grand entrepôt des bois de Suède et de Russie. La construction moderne, qui n'emploie plus que le fer et l'acier, lui a fait perdre de son importance commerciale.

La Vistule décrit quelques coudes brusques et puis s'en va tout droit à la mer. A droite, une forêt épaisse, semée d'ouvrages militaires, couvre la rive. A gauche s'ouvre le bassin du port franc. Le long des quais sont rangées des silhouettes en toile de cuirassés, de croiseurs et de torpilleurs, destinées aux exercices de tir. On remorque ces silhouettes au large et c'est sur elles que s'escriment les artilleurs de l'escadre. Vues de loin, quand elles se profilent sur le ciel, elles donnent l'impression de la réalité.

Près de l'embouchure du fleuve se trouvent, au repos, les quatre canonnières cui-

rassées de la défense : bateaux médiocres que nous avons eu le tort de copier autrefois. Un jeune capitaine de corvette, qui, chez nous, serait lieutenant de vaisseau depuis dix ou onze ans, tout au plus, commande la division. C'est une chose très remarquable et de première importance que la jeunesse des officiers allemands. Ils arrivent à être amiraux à peu près à l'âge où les nôtres, quand ils ont de la chance, parviennent au grade de capitaine de vaisseau. Cela tient d'abord à ce que l'augmentation rapide et pour ainsi dire subite de la flotte nécessite une augmentation corrélative des cadres et favorise l'avancement. Cela tient, ensuite, à ce que le système de la retraite proportionnelle, depuis longtemps en usage, permet aux officiers fatigués ou qui ne se voient point d'avenir de quitter le service et d'aller demander au commerce ou à l'industrie l'emploi de leurs facultés. Ni la retraite proportionnelle, ni l'augmentation des cadres ne suffiraient, cependant, si une sélection

sévère ne venait pas, en outre, faire de la place dans les rangs. Tout officier qui ne paraît plus propre au métier, pour une raison ou pour une autre, reçoit en fin d'année — quel que soit son grade et quels que soient ses titres — une lettre ainsi conçue : « Monsieur, Sa Majesté l'empereur croit devoir se priver de vos services. » Et il rentre immédiatement dans la vie privée.

Cette méthode, suivie depuis qu'il existe une marine allemande, n'a pas eu que l'avantage de faire de la place ; elle a permis encore de ne conserver dans les cadres actifs que des officiers d'élite ; elle a permis en même temps de supprimer l'avancement « au choix » et de n'autoriser que l'avancement « à l'ancienneté ». Grâce à elle, tout favoritisme a disparu, et, ce qui est non moins important, tout soupçon de favoritisme. Les rancunes et les jalousies, si fréquentes chez les marins, n'ont plus eu de prétexte : chacun a été sûr d'arriver à son heure et à son rang.

Pas plus dans la marine que dans l'armée, on ne passe à un grade supérieur sans l'assentiment de ses camarades. L'ancienneté ne suffit pas : il faut le consentement de tous ceux qu'on aura pour frères d'armes. A chaque promotion, un vote a lieu. Ceux qui votent contre l'admission sont obligés de motiver leur refus. Quand les refus sont en majorité, le candidat officier donne sa démission et quitte le service. Il ne reste que ceux qui se connaissent et que lie entre eux une inaltérable estime.

Je voudrais m'arrêter davantage sur un sujet si actuel et si grave ; vous dire ce qu'on exige des officiers, à quels examens ils sont soumis avant d'entrer à l'école et même après y être entrés ; quels sacrifices d'argent on exige de leur famille ; quels travaux on leur impose. Mais, je me suis promis, dans ces lettres, de ne point entrer dans trop de détails et d'indiquer seulement les faits saillants et pour ainsi dire les grandes lignes. Il m'a semblé qu'en ce moment

surtout il suffisait d'appeler l'attention du public sur les questions maritimes, chaque jour plus importantes, en même temps que sur le développement extraordinaire de notre voisine d'au delà des Vosges, sur ses méthodes, sur son organisation, sur sa puissance, sur la façon résolue et savante dont elle prépare la guerre. Bien souvent, au cours de ces lettres, j'ai été envahi par la même mélancolie qui m'avait saisi en franchissant la frontière. Je pensais que nous avions, encore une fois, bien des choses à apprendre en Allemagne, que nous y pouvions découvrir bien des exemples à méditer. Il ne faut pas cesser de regarder au dehors. Mais nous devons aussi nous dire que, dans notre pays même, nous trouvons des sujets de confiance et d'espérance. Nulle part, en Europe, on ne rencontrerait un personnel naval, officiers ou matelots, supérieur au nôtre, ayant à un plus haut degré le sentiment de la discipline, le respect du devoir, l'amour du drapeau. Il était héroïque le

commandant de la première *Iltis*, lorsqu'au moment où son navire se brisait sur les rochers, il disait à ses hommes : « Avant de mourir, crions : « Vive l'empereur ! » Mais il était non moins admirable le commandant de la *Framée*, refusant de survivre à son équipage en répondant à ceux qui voulaient le sauver : « Tout à l'heure ! »

LETTRE VII

Le personnel. — Les officiers de vaisseau. — Ce que coûte la gloire. — Abaissement de prix. — Les épreuves des élèves. — Les examens. — Comment on devient aspirant de marine. — Les ingénieurs. — Marins et ingénieurs. — La théorie et la pratique. — Éducation militaire. — Ingénieurs et cadets. — Les mécaniciens. — Division du travail et spécialisation. — Les officiers mécaniciens. — Ce qu'il en coûte. — Le vote des camarades. — Préparation à la guerre.

Danzig. Septembre 1900.

Je n'avais eu ni la place ni le temps de parler du personnel : de la carrière des officiers ; des conditions qui leur sont imposées pour acquérir leur grade ; des sacrifices qu'on exige d'eux. J'avais noté seulement trois détails caractéristiques : le premier qu'ils n'avancent qu'à l'ancienneté ; le second qu'ils sont pourvus, très jeunes, de commandements importants ; le troisième qu'ils ne peuvent passer à un grade supérieur sans le consentement et le vote de leurs camarades.

Leur carrière offre beaucoup d'autres particularités non moins importantes. Et d'abord, elle est hérissée d'obstacles. Un décret récent s'efforce de les aplanir. Elles subsistent néanmoins, et rendent difficile à tous, impossible à beaucoup, l'accès de la marine impériale.

Jusqu'au 20 février 1899, l'entrée au service d'un jeune homme imposait à sa famille des dépenses considérables. Quoique réduites aujourd'hui, elles sont encore si lourdes que seules ou à peu près, les personnes ayant une certaine aisance peuvent tenter l'aventure. En effet, quand les parents consentaient à faire de leur fils un marin, ils devaient s'engager, par écrit, à fournir : 1° le premier équipement de « cadet » ; 2° une pension mensuelle de 40 marks jusqu'à ce que le cadet devînt officier ; 3° une solde d'entretien se montant à 240 marks quand le cadet quittait les navires-écoles pour suivre à terre les cours de l'École navale ; 4° un supplément de solde de 50 marks, pendant

au moins dix années, quand le cadet était devenu officier; 5° l'équipement de l'officier.

Cela représentait :

Première année :

Équipement de cadet, y compris le linge et les souliers.	800 marks.
Pension mensuelle	480 —
Total.	1,280 marks.

Deuxième année :

Supplément pour l'équipement du cadet.	500 marks.
Pension mensuelle	480 —
Total.	980 marks.

Troisième année :

Pension mensuelle	480 marks.
Six mois de la solde d'entretien (École navale)	120 —
Total.	600 marks.

Quatrième année :

Six mois de la solde d'entretien. . .	120 marks.
Équipement d'officier	900 —
Total.	1,020 marks.

En chiffres ronds, cela faisait environ 4,000 marks jusqu'à la nomination au grade d'officier. Restait ensuite à payer, pendant dix ans, le supplément de solde de 50 marks par mois.

L'augmentation de la flotte ; la nécessité d'ouvrir plus largement aux jeunes gens la carrière maritime ont fait réduire, dans des proportions considérables, le tribut imposé aux familles. Ce fut l'objet du décret de 1899. Cependant le tribut est encore prélevé et il est encore assez lourd.

La nouvelle organisation fixe à deux cents le nombre des jeunes gens pouvant être admis dans la marine, comme cadets. Le décret a soin de dire : « jusqu'à nouvel ordre », prévoyant ainsi que le chiffre devra être abaissé dans l'avenir, quand le nombre des officiers aura été mis en harmonie avec les besoins nouveaux de la flotte. La limite d'âge a été fixée à dix-huit ans pour les candidats pourvus d'un brevet qui équivaut, à peu près, à celui du baccalau-

réat; à dix-neuf ans pour ceux qui n'ont pas le brevet.

Les candidats reçus prendront le titre de Seekadetten et suivront, à bord des navires-écoles, des cours d'instruction théorique et pratique. C'est ici que commence la longue et rude série d'épreuves par lesquelles ils doivent passer. On exige d'eux un travail énorme et des connaissances variées. L'Allemagne prétend avoir les officiers les plus distingués de l'Europe. Elle n'épargne rien pour se les procurer. Cette première période se termine par un examen.

Quand ils auront passé cet examen avec succès, les cadets prendront le titre de « Fähnrich zur See ». Ils seront alors envoyés à Kiel. Ils y resteront un an. Ils y suivront les cours de l'École navale, dans ce beau bâtiment, à demi perdu sous les arbres, qu'on aperçoit de la rade en allant à Holtenau. Cette seconde période se terminera par un second examen dit : examen d'officier. Cela ne veut pas dire qu'après l'avoir

passé, les « Fähnrich zur See » seront officiers : il leur restera encore du chemin à faire ; on leur imposera ce qu'on appelle : le complément de l'examen d'officier.

En sortant de l'École navale, ils iront passer six mois dans l'infanterie ; sans doute pour les bien imprégner de l'esprit militaire. Ces six mois écoulés, ils devront suivre, à bord d'un navire, des cours spéciaux d'artillerie, de torpillerie et de mines. Pour chacune de ces spécialités, ils seront soumis à un nouvel examen.

Ces examens passés, ils ne seront pas encore officiers. Ils devront, alors, être embarqués pour deux ans sur des navires de guerre. C'est seulement après ce temps écoulé qu'ils seront proposés pour le grade de « Lieutenant zur See », c'est-à-dire aspirant de 1re classe.

On voit avec quel soin et l'on pourrait dire quelle rigueur l'Allemagne prépare son état-major maritime. Elle renforce son programme d'études au moment même où, par

une étrange contradiction, la France abaisse le sien. Pour les ingénieurs de la marine, les exigences de l'État sont, peut-être, encore plus grandes. Mais ces exigences ont un côté si pratique, elles sont motivées par des raisons si justes qu'on ne peut manquer d'en être frappé.

Ce qui parfois manque aux ingénieurs de toutes les marines, ce n'est, certes, pas la science : c'est la pratique de la mer. Théoriciens souvent admirables, ils ne se rendent pas toujours assez compte des nécessités de la navigation ou du combat. L'Allemagne a voulu qu'ils fussent, à la fois, constructeurs et marins, et je crois qu'elle a eu raison. Elle a voulu qu'ils ajoutassent aux leçons de l'École les leçons de l'expérience.

L'article Ier du nouveau décret est, à ce point de vue, curieux et instructif. Il décide que la carrière de « constructeur de la marine » ne sera désormais ouverte qu'aux jeunes gens qui auront pu « acquérir le titre

d'officier de réserve dans le corps des officiers de vaisseau ».

Ce principe posé, voici par quelles épreuves passeront les élèves ingénieurs. D'abord, les jeunes gens qui se destinent à cette carrière devront accomplir, dans la marine, un an de service militaire. Ils veulent construire des bateaux : on commence par les embarquer. Bien entendu, avant d'être embarqués ils ont dû démontrer qu'ils avaient moins de 21 ans, qu'ils étaient bacheliers, qu'ils se portaient bien, qu'ils étaient en état de payer les dépenses accessoires de leur volontariat et, enfin, qu'ils savaient nager: cette dernière condition est indispensable. Le candidat doit prouver qu'il a fait à la nage un trajet d'au moins trente minutes. Une fois à bord, ils sont admis à la table des cadets.

Cette année de navigation accomplie, les futurs ingénieurs sont soumis à une visite médicale, habillés, incorporés, admis à prêter le serment de fidélité et remis entre les mains de l'inspecteur de l'enseignement.

Celui-ci les envoie à l'École des cadets. Ils en doivent suivre les cours et en subir les examens. On leur donne, alors, le titre d' « élèves constructeurs ». C'est à ce moment que commence véritablement leur éducation.

D'abord, on les envoie soit dans un des arsenaux de l'État, soit même sur un chantier privé, mais reconnu par l'État. La pratique précède toujours la théorie. Quand ils ont passé un an dans un chantier ou dans un arsenal, ils sont dirigés sur une haute école technique, où ils restent pendant deux ans. Ils sont admis, alors, à passer ce qu'on appelle : l'examen préliminaire.

Cet examen est seulement oral. Il dure deux jours. Les jeunes gens refusés peuvent se représenter après un délai de quatre mois.

L'examen préliminaire passé, les jeunes gens doivent choisir leur spécialité, les coques ou les machines. J'ai dit que les ingénieurs étaient spécialisés. Ce choix fait, ils vont, pendant deux années encore, suivre

les cours de la haute École technique de Berlin. Quoique deux ans soit le chiffre fixé officiellement, ils y restent environ quatre ans. Après cela, ils sont admis à passer le premier examen principal.

Cet examen comprend trois jours d'épreuves écrites. Les élèves sont mis en loge, comme pour notre prix de Rome. Les interrogations orales durent deux jours. Cet examen passé, les jeunes gens reçoivent le titre de: conducteur de travaux de la marine. Et comme, dans l'intervalle, ils ont fait, à la mer, deux périodes de réservistes, ils sont nommés en même temps officiers de réserve.

Il leur reste à passer le second examen principal qui leur conférera enfin le titre d'ingénieurs. Mais, avant cela, ils doivent retourner pendant dix-neuf mois dans les arsenaux, où ils reçoivent une instruction pratique spéciale ; ils doivent séjourner cinq mois dans une direction administrative, enfin, ils doivent passer cinq mois

encore à la mer, sur un navire qu'on leur désigne.

Si l'on exige beaucoup des ingénieurs, on exige beaucoup aussi des mécaniciens. Comme les ingénieurs, comme aussi tous les Allemands appartenant soit à l'armée soit à la marine, ceux-ci sont spécialisés. Les uns sont mécaniciens de navires, les autres mécaniciens de torpilleurs. Les deux corps sont distincts et autonomes. Ils ne se mêlent pas. Ils ont, chacun, une hiérarchie particulière.

De nouveaux décrets, provoqués par l'augmentation de la flotte, viennent de régler à nouveau l'organisation du personnel supérieur et inférieur des machines. Le premier décret a trait à l'instruction et au recrutement des mécaniciens appartenant aux « divisions des chantiers », c'est-à-dire aux mécaniciens des navires ; le second décret s'occupe du recrutement et de l'instruction des mécaniciens torpilleurs, relevant des divisions des matelots torpilleurs ; le troisième détermine le recrutement des officiers mé-

caniciens. Ces derniers, à l'avenir, porteront le titre d' « ingénieurs de marine ». C'est une satisfaction morale qu'on leur accorde. Ils ne se confondront pas, cependant, avec les ingénieurs proprement dits, qui, eux, s'appellent : « ingénieurs constructeurs ».

Le personnel des navires se recrute parmi les hommes levés d'office et les engagés volontaires. Mais, on n'incorpore dans les futurs mécaniciens que les jeunes gens des populations maritimes qui déjà possèdent un brevet de capacité délivré par une compagnie allemande de navigation à vapeur, ou que les volontaires ayant travaillé soit dans une fabrique de machines à vapeur, soit dans un atelier d'ajustage pour machines à vapeur. Les autres jeunes gens sont provisoirement classés parmi les chauffeurs.

Les maîtres mécaniciens ou maîtres auxiliaires de la marine marchande peuvent être admis comme quartiers-maîtres mécaniciens

s'ils prouvent qu'ils ont déjà fait leur temps de service actif; s'ils justifient de quatre années de travail dans un atelier d'ajustage de machines; si, enfin, au moment de leur incorporation, ils satisfont à l'examen de quartier-maître mécanicien.

Comme tous les marins, à quelque classe qu'ils appartiennent, les aspirants mécaniciens commencent leur service par l'instruction militaire. L'instruction professionnelle leur est ensuite donnée, d'abord à l'arsenal, puis sur les navires-écoles mis à leur disposition. Ils sont, après cela, répartis en suppléments de l'effectif, sur tous les navires de guerre stationnant dans les eaux territoriales. Ils y reçoivent ce qu'on appelle : l'instruction technique complémentaire.

Je n'ai pas besoin de dire que pour devenir mécaniciens ou chauffeurs, les aspirants doivent subir des examens rigoureux; ils doivent en subir encore lorsqu'ils veulent monter en grade, devenir quartiers-maîtres ou maîtres. Les épreuves sont à peu près les

mêmes dans la section des torpilles. Cependant, on demande en plus aux aspirants mécaniciens de torpilleurs :

1° La description de toutes les parties des torpilles. Le montage et le démontage ;

2° La description et l'utilisation de tous les outils et accessoires constituant l'armement et le lancement des torpilles ;

3° Le réglage ;

4° Le chargement ;

5° Les pompes de compression. Le tuyautage ;

6° Entretien et manipulation ;

7° Lancement.

Le corps des ingénieurs de marine (officiers mécaniciens) se recrute soit parmi le personnel subalterne des machines, soit parmi les jeunes gens qui ont passé des examens spéciaux et qui ont été reconnus avoir les capacités nécessaires. Ces derniers, pour être admis comme élèves, doivent : 1° avoir fait leur volontariat ; 2° avoir accompli trente mois de travail pratique

dans une fabrique de machines à vapeur; 3° avoir moins de 21 ans; 4° posséder toutes les connaissances scientifiques et pratiques qu'exige le métier; 5° payer 40 marks par mois jusqu'à leur nomination de seconds maîtres, soit environ pendant dix-huit mois; 6° enfin, payer les frais de premier équipement.

L'instruction des élèves officiers mécaniciens, comme celle des élèves mécaniciens et des chauffeurs, commence par trois mois d'exercices militaires. On les embarque ensuite pendant neuf mois, en sus des effectifs, sur les navires de l'escadre et sur les navires-écoles. Ils passent un premier examen et vont ensuite servir, pendant deux ans, en qualité de quartiers-maîtres mécaniciens, sur les bateaux armés. Ils font, ensuite, un an d'école à terre et repassent un examen. Ils sont, alors, nommés maîtres. Comme maîtres, ils refont quatre années de service dans les machines, dont éventuellement une année dans les compagnies de

torpilleurs. Une nouvelle année d'école, destinée à leur remettre un peu de théorie dans la tête, termine cette série d'épreuves. Ils n'ont plus qu'à passer un dernier examen et ils reçoivent leur nomination d'ingénieurs de la marine.

Je dis qu'ils reçoivent leur nomination; c'est aller bien vite. Il leur faut, d'abord, remplir deux formalités importantes. En premier lieu, leur nomination doit être soumise à l'acceptation de leurs camarades : tous les officiers de vaisseau et tous les officiers mécaniciens appartenant au même arrondissement que le candidat sont appelés à voter sur lui. Si la majorité se prononce pour la négative, le candidat donne sa démission. S'il n'a contre lui qu'une minorité, les membres de cette minorité sont obligés d'exposer les motifs de leur refus. Transcription du vote est faite sur le carnet du candidat. En second lieu, la nomination doit être ratifiée par l'empereur, qui se prononce après examen des carnets.

Il semble, d'après ces quelques exemples, que l'Allemagne se soit appliquée à hérisser de difficultés techniques et financières toutes les carrières maritimes. C'est, peut-être, qu'elle a voulu que sa marine fût une élite. Préoccupée, avec l'amiral Tirpitz, de la guerre contre l'Angleterre, elle a pensé qu'elle devait compenser l'infériorité du nombre par la supériorité du personnel. Quelles que soient la puissance et la force des engins modernes, c'est encore, dans les luttes futures, du caractère de l'homme, de sa science et de son héroïsme, que dépendra la victoire.

LETTRE VIII

Les visées de l'Allemagne. — La propagande impériale. — Série de tableaux. — La Ligue navale. — Le Reichstag. — Le budget. — Soixante millions de plus. — Les vaisseaux en chantier. — Les chapitres caractéristiques. — Les constructions neuves. — Les canons de Krupp. — Les ouvriers. — La discipline. — Transformations. — Les câbles sous-marins. — Travaux dans les arsenaux. — Ce que signifie le budget.

Berlin. Septembre 1900.

Le mouvement qui entraîne l'Allemagne vers la mer s'accentue tous les jours. Elle ne veut plus se contenter d'être la première puissance militaire de l'Europe; elle veut prendre la place que, depuis des siècles, la France occupe parmi les puissances maritimes. Peut-être rêve-t-elle plus encore : l'abaissement de l'Angleterre après une lutte pour l'empire du monde que l'amiral Tirpitz a fait entrevoir à la tribune, lors de la discussion du programme naval. Le budget

de la marine, voté le mois dernier par le Reichstag, paraît être l'expression de ces ambitions et de cette pensée.

Ce n'est pas le gouvernement seul comme autrefois que tourmentent de si hautes visées; c'est la population tout entière, peu à peu excitée et convaincue par la plus habile des propagandes. Outre l'exhibition des modèles de bâtiments de l'escadre qu'il envoie dans toutes les villes de province; outre les conférences qu'il fait faire sur tous les points du territoire par des officiers de vaisseau, l'empereur persiste à saisir lui-même le Parlement et le public de la question maritime. Déjà, en 1897, il avait envoyé au Reichstag neuf tableaux dessinés par lui, et représentant les flottes européennes. Il vient, au mois de décembre, d'en ajouter sept à la collection et ces derniers ont été, en grande pompe, accrochés dans la salle des conférences. Ce sont de petites silhouettes très consciencieusement faites de quelques types de navires de guerre judicieusement choisis pour exci-

ter le patriotisme allemand. Leur exactitude est surprenante. Elle révèle chez l'auteur qui a signé ses œuvres de son titre de souverain : Guillaume II, une connaissance réelle du matériel naval moderne.

Les trois premiers tableaux représentent les escadres européennes, actuellement dans les eaux chinoises. C'est un tableau d'actualité. Les suivants ont pour objet de montrer les progrès des flottes rivales et, par conséquent, le danger qui, en cas de guerre, menacerait l'Allemagne. C'est, d'abord, la flotte russe de la Baltique ; c'est ensuite les nouveaux croiseurs français de 1re, 2e et 3e classe ; puis les cuirassés français projetés ; enfin, les nombreux cuirassés et les nouveaux croiseurs anglais. Tous ces dessins, dessins parlants pour ainsi dire, démontrent la nécessité de fortifier la marine allemande et de consentir un grand sacrifice d'argent.

Pressé vivement par l'empereur, le Reichstag l'est plus encore par l'opinion publique. Le degré d'enthousiasme de celle-ci se me-

sure à une espèce de thermomètre maritime qui s'appelle : la Ligue navale allemande. Cette ligue, créée à l'imitation de la Ligue navale anglaise, est arrivée, dans ces temps derniers, au chiffre prodigieux de cinq cents et quelques mille adhérents. Dirigée et administrée avec une méthode et une activité remarquables, elle emploie à sa propagande tous les moyens connus de publicité : conférences, journaux, images, calendriers, almanachs, etc., et par tous les moyens aussi : quêtes, souscriptions, cotisations, etc., elle recueille de l'argent. Elle publie un journal illustré hebdomadaire ; elle vend à très bas prix un calendrier à effeuiller orné de jolies gravures représentant des scènes maritimes avec des légendes détaillées et soigneusement rédigées ; enfin elle vient de faire paraître un annuaire de 700 pages donnant des renseignements très précis, très intéressants sur la marine allemande et surtout sur les marines étrangères. Quant aux sommes produites par les dons volontaires, souscrip-

tions, etc., elles sont si considérables que la ligue a dû s'adresser à l'empereur pour en déterminer l'emploi. L'empereur a décidé : 1° qu'une somme de quinze mille marks serait affectée aux maisons de refuge pour les marins. Ces maisons, qui existent dans beaucoup de ports allemands, sont semblables, quoique mieux dotées, à celles que nous avons à Dunkerque et au Havre ; 2° qu'il serait constitué un fonds de réserve de deux cent mille marks ; 3° enfin, que le reste serait consacré à la construction de canonnières de rivière destinées à opérer à l'étranger, les premières devant aller en Chine. Si l'on suppute les sommes nécessaires aux publications diverses de la ligue et aux œuvres de propagande, celles que représentent la construction d'un certain nombre de canonnières, la constitution d'un fonds de réserve et la création des maisons de refuge — on arrive à cette conclusion que la ligue a dû récolter deux millions au moins et probablement davantage.

Devant une telle poussée de l'opinion, le Reichstag ne pouvait que voter le nouveau programme naval et le budget qui le mettait en œuvre. Ce budget présentait sur celui de l'année précédente une augmentation considérable. Elle n'allait pas à moins de 60,094,300 fr. de notre monnaie. Et, comme le budget de l'année précédente présentait déjà une augmentation de 24 à 25 millions sur les budgets antérieurs, le sacrifice pouvait paraître excessif. Mais la violence du courant était telle que, malgré les objections et les discours de l'opposition, le Reichstag se trouva en quelque sorte contraint de tout approuver.

Le document parlementaire où s'inscrit le budget de la marine allemande ne ressemble pas à celui qu'on distribue aux Chambres françaises. Il est divisé en deux parties : la première comprend les dépenses permanentes : administration, personnel, etc. La seconde les dépenses « dites d'une fois » : constructions neuves, travaux hydrauliques, etc.

Mais cette seconde partie est elle-même partagée en deux « titres » différents : les dépenses ordinaires qui comprennent les bâtiments en chantier, les réparations, les réfections, etc., et les dépenses extraordinaires telles que la création d'un pont, le creusement d'un bassin nouveau, etc. Les Allemands se gardent de compter au nombre des dépenses ordinaires les frais de premier établissement. Le budget est clair. Les chiffres concordent entre eux et, si leur sincérité n'est pas absolue, ce que j'ignore, au moins ont-ils l'apparence de l'exactitude.

Le budget de 1901, grossi de ses 60 millions, exprime et condense les ambitions de l'Allemagne. Quelques-uns de ses chapitres semblent, à ce point de vue, tout à fait caractéristiques. Ce sont d'abord ceux qui se rapportent aux constructions neuves, puis ceux qui ont trait à la réfection des types *Siegfried,* simples gardes-côtes qu'on va transformer en vaisseaux de ligne et qui seront remis entièrement à neuf; puis, l'aug-

mentation du personnel militaire, le développement des arsenaux, un progrès important dans l'artillerie du navire, la pose de nouveaux câbles sous-marins destinés à affranchir l'Allemagne de la servitude des câbles anglais; enfin, dissimulés dans le budget supplémentaire spécial de l'expédition de Chine, les crédits affectés à l'organisation du point d'appui de Kiao-Tchéou. L'Allemagne, méthodique en cela comme en toutes choses, mène de front l'amélioration de son outillage, l'agrandissement de ses ports de guerre et l'augmentation de la flotte de façon que tout soit prêt en même temps, à l'heure que d'avance elle a fixée.

Les constructions ordonnées pour 1901 se décomposent ainsi : deux cuirassés, un grand croiseur cuirassé, trois croiseurs protégés, six contre-torpilleurs de 350 tonnes. Or, comme cette année même, on a déjà lancé deux cuirassés, comme, dans les différents chantiers, il s'en trouve six autres, plus un croiseur cuirassé et une canonnière, l'Alle-

magne va se trouver avoir, soit en construction, soit en achèvement à flot, le chiffre énorme de dix cuirassés, deux grands croiseurs cuirassés, sept croiseurs protégés, une canonnière, plus un nombre considérable de contre-torpilleurs et de torpilleurs. Ces bâtiments ont été répartis entre les chantiers de l'État et ceux de l'industrie. Les cuirassés ont été donnés à Schichau, à Krupp, à Blohm et Voss de Hambourg, aux chantiers Vulcan de Stettin, à l'arsenal de Wilhelmshafen; les croiseurs à l'arsenal de Kiel, aux chantiers de Brême et aussi un peu à tout le monde.

Le déplacement des cuirassés ne dépasse pas 13,000 tonnes. Les Allemands n'ont jamais voulu aller au delà, et ce n'est pas, comme on l'a souvent dit et répété, parce que le peu de profondeur des eaux, le long de leurs côtes, ne leur permet pas des dimensions plus considérables. Les escadres ne sont pas faites pour se coller aux côtes ou pour défendre les côtes: c'est le rôle des flottilles et des batteries de terre. Elles sont

faites pour aller chercher l'ennemi, le combattre et le détruire. La flotte allemande doit opérer dans la mer du Nord et dans la Baltique. L'empereur a dit : « Elle est destinée à l'offensive. » Si donc le tonnage des cuirassés allemands est relativement restreint, c'est pour une autre raison que celle qu'on donne d'habitude. Cette raison est purement technique. L'amirauté allemande pense, comme autrefois le conseil supérieur de la marine en France au temps où les Italiens commençaient leurs grandes constructions, qu'il y a avantage à ne pas exagérer le déplacement, et qu'avec un vaisseau de moindre prix, plus petit et plus maniable, mais aussi bien pourvu d'artillerie que les mastodontes aujourd'hui à la mode, on doit réaliser et obtenir le véritable instrument de combat.

Préoccupés surtout de l'offensive que préconise l'empereur, les Allemands ont beaucoup sacrifié à l'approvisionnement en munitions et au nombre des bouches à feu.

Mais pour donner à leurs bâtiments la même puissance balistique qu'aux plus grands vaisseaux modernes, ils ont été contraints de réduire l'épaisseur de la ceinture de cuirasse. Ils s'y sont résignés sans trop de regrets. L'expérience leur a montré que cette ceinture était rarement touchée, que les projectiles ne l'atteignaient guère que deux fois sur cent et qu'encore ces deux fois-là n'étaient pas toujours décisives ; enfin, que, dans les dernières guerres : guerre hispano-américaine, guerre sino-japonaise, guerre du Chili et du Pérou, c'était non à la perforation de la coque, qui jamais ne s'est produite, mais seulement à la destruction du personnel et du matériel de combat que la victoire avait été due. Ils en ont conclu que le meilleur moyen de se protéger contre les coups de l'ennemi, c'était de l'accabler, dès le commencement de l'action, sous le poids du fer.

Un des chapitres les plus curieux du budget est celui des réfections. En Allemagne,

comme partout, d'ailleurs, on remet à neuf et on dote des progrès modernes ceux des navires un peu vieillis ou un peu démodés qui se prêtent à l'opération. On augmente ainsi ses forces sans dépenser trop d'argent. Mais le travail ne se fait pas partout de la même manière et avec la même méthode. Dans tout ce que j'écris sur l'Allemagne, j'évite les comparaisons. Il m'est impossible cependant de ne pas rappeler que dans beaucoup de pays d'Europe, les réfections ne sont pas faites comme on pourrait désirer qu'elles le fussent. Elles sont la plupart du temps successives, c'est-à-dire que lorsqu'un bâtiment doit, par exemple, changer ses chaudières et son artillerie, on change les chaudières d'abord, l'artillerie quelques années plus tard, si bien que lorsque l'artillerie est prête, les chaudières sont déjà usées. D'autres fois, sur des bateaux semblables, on ordonne des réfections différentes : il en résulte que, lorsqu'elles sont achevées, les navires ont perdu un peu, et souvent

beaucoup, de leur homogénéité. On ne procède pas de cette façon de l'autre côté des Vosges. On dresse un plan d'ensemble de tous les changements à opérer et l'on exécute ce plan tout d'une haleine et d'un bout à l'autre. C'est ainsi que, cette année, on va commencer la transformation complète des huit gardes-côtes du type *Siegfried.* Coupés en deux, allongés de $7^{m},50$, munis de chaudières multitubulaires, de machines plus fortes qui augmenteront leur vitesse, dotés d'un rayon d'action infiniment plus considérable et d'une artillerie à tir rapide beaucoup plus puissante, ils deviendront de véritables cuirassés. C'étaient des bâtiments éminemment défensifs. Ils seront prêts à l'offensive.

Les ouvriers des ports chargés de ces réfections et de ces constructions ne sont guère mieux payés que les nôtres. Peut-être même la moyenne des salaires est-elle moins élevée. Les meilleurs ouvriers mécaniciens ne touchent pas plus de 6 fr. 20 c. par jour.

La masse des ouvriers gagne un peu plus de 3 fr. Dans tous les arsenaux, le travail « à la tâche » est en honneur. On y a recours toutes les fois que cela est possible, et surtout quand la besogne doit être rapidement faite. Mais l'administration se préoccupe plus peut-être que partout ailleurs du bien-être et de la santé de ceux qu'elle emploie. Je trouve dans le budget une somme assez importante destinée à l'édification d'une « salle de repas » pour les travailleurs de l'arsenal de Wilhelmshafen. Ces sortes de réfectoires, qui manquent absolument chez nous, sont vastes, aérés et presque élégants. Les jours de fête ou dans les occasions solennelles, on y donne des concerts et même des bals. Les gens de l'arsenal y viennent en famille.

Sur les chantiers, la discipline est très rude : la moindre faute y est punie. Tout ouvrier qu'on juge incapable ou insuffisant est impitoyablement renvoyé. Les institutions allemandes offrent toujours ce double

caractère : elles sont à la fois très militaires et très patriarcales.

Un des chapitres les plus importants du budget et qui contribue le plus à lui donner ce que j'appellerais volontiers son aspect agressif, c'est le chapitre de l'artillerie. Les crédits en sont fort augmentés. Ceux qu'on prévoit pour l'armement des nouveaux cuirassés et des nouveaux grands croiseurs forment un total beaucoup plus considérable que précédemment.

Jusqu'ici, l'artillerie des vaisseaux de ligne, celle des types *Kaiser* et *Wittelsbach* par exemple, ne comportait qu'une dépense de 5 millions de marks pour chacun d'eux. La même dépense pour les nouveaux cuirassés montera à 7 millions 1/2, soit 2 millions 1/2 de plus. On veut, d'une part, augmenter le calibre des grosses pièces, de l'autre augmenter le nombre des pièces de l'artillerie moyenne.

Krupp a fabriqué un nouveau canon de 28 centimètres à tir rapide, et c'est précisé-

ment celui-là qu'on va mettre à bord des bateaux en chantier. Jusqu'à présent, le tir rapide avait été l'apanage de la petite et de la moyenne artillerie. En 1892, la marine allemande l'avait adopté pour ses pièces de 8, de 10 et de 15 centimètres. Ce n'est qu'en 1896 que Krupp construisit des canons de 21 et de 24 centimètres à tir rapide. Il va plus loin aujourd'hui. Et de ce perfectionnement on attend une puissance plus grande et une force nouvelle.

En même temps que des crédits pour l'artillerie des navires, on trouve dans le budget une somme affectée à la construction d'une batterie de côte. Le fait est à retenir. Il résulte de ce que l'Allemagne confie à la marine seule la défense des ports militaires et les points stratégiques du littoral. C'est elle qui les fournit de canons et c'est elle qui les occupe. Si vives qu'aient été les réclamations de l'armée de terre, pourtant victorieuse, on l'a dépossédée d'une partie de la défense nationale à laquelle elle tenait beau-

coup et dont elle était chargée depuis plus d'un siècle : on a considéré que le combat de la terre contre la mer n'était qu'une forme du combat naval et que seuls les marins étaient en état de le diriger et de le soutenir. Les généraux ont réclamé. On a refusé, même pour eux, de faire fléchir le principe. L'inscription au budget de la construction d'une batterie prouve, d'ailleurs, que la marine ne se contente pas de placer sur les côtes les canons démodés dont elle ne trouve plus l'emploi sur ses navires, mais qu'au contraire elle en fabrique de neufs, du dernier modèle et, probablement, pareils à ceux qui arment la flotte.

Le réseau télégraphique sous-marin de l'Angleterre enveloppe le monde comme un filet. Toutes les nations sont obligées d'en faire usage. Ce qui n'est qu'un inconvénient en temps de paix deviendrait peut-être, en temps de guerre, un grave péril. Les Anglais pourraient interrompre toute communication entre l'Europe et les colonies où les escadres

naviguent au loin ; ils isoleraient notre continent du reste du monde. Cette éventualité a préoccupé l'Allemagne ; elle a voulu avoir son réseau indépendant. Elle a relié, à travers l'Atlantique, Emden aux Açores et à New-York. Cette année, elle a construit un navire spécial, aménagé pour la pose des câbles : le *Podbiesky*. Ce navire est, à l'heure présente, en Extrême-Orient où il s'occupe de mettre en relation Tsing-Tau et Shanghaï. Déjà, un fil allemand va de Weï-Haï-Weï à Port-Arthur, et de Port-Arthur à Kiao-Tchéou. Une société s'est fondée à Nordenham pour la fabrication du matériel sous-marin dont l'exploitation sera uniquement confiée à des fonctionnaires allemands.

Je ne vous ai parlé ni de Kiao-Tchéou, où l'on veut établir un arsenal, ni de Danzig qu'on rendra formidable peut-être à cause de la proximité de la frontière russe ; ni de Kiel où l'on va créer un port pour les torpilleurs, ni de Wilhelmshafen où l'on creusera de nouveaux bassins de radoub ; j'ai

voulu, seulement, donner une idée générale du budget et de son caractère. C'est une préparation savante, méthodique, raisonnée et résolue de la guerre. Les dépenses s'accroissent dans des proportions énormes ; le nombre des vaisseaux augmente ; les ports s'outillent pour recevoir les escadres nouvelles ; la pensée de l'offensive domine dans les constructions neuves ; l'artillerie devient plus puissante ; la création du réseau télégraphique sous-marin se poursuit. On sent que l'Allemagne aspire à devenir la seconde puissance maritime du globe : la première si elle le peut. Comme elle prétend dominer sur le continent, elle s'efforce de dominer sur les mers. En lisant le document financier entre les lignes, on devine la volonté inflexible qui, là-bas, dirige la politique ; la docilité des assemblées délibérantes, les ambitions démesurées d'un peuple, l'intensité de sa vie nationale.

LETTRE IX

Une conférence. — L'Experimental Dock. — Bremerhaven. — Un outillage spécial. — La résistance des carènes. — Un canal dans une galerie. — Les bateaux en paraffine. — La construction navale. — Pas de place à Paris. — L'éducation des ingénieurs. — L'Angleterre et l'Allemagne. — Leçon d'architecture. — La pèche. — 5,000 kilogrammes de poisson. — Exposition de Berlin. — Un port de pèche. — Un restaurant spécial. — Organisation de la pèche. — Les bateaux de pèche. — La pèche et la guerre.

Bremerhaven. Septembre 1900.

Le 20 novembre dernier, la société des architectes navals allemands, réunie en assemblée solennelle, tenait, à Berlin, sous la présidence d'honneur du duc d'Oldenbourg et sous la présidence effective de M. le professeur Busley, le même qui a bien voulu m'accompagner dans quelques-uns de mes voyages, la deuxième de ses séances annuelles. Parmi les conférences qui furent alors faites devant ce savant auditoire, une,

surtout, attira l'attention : celle qui avait pour sujet : « les résultats obtenus par l'Experimental Dock de Bremerhaven et par son directeur M. Schütte ».

Bremerhaven, ville toute neuve, n'est, en réalité, qu'une énorme rue parallèle au fleuve. Elle compte vingt-cinq mille habitants. Le beau-père du consul des Pays-Bas, encore vivant, en a bâti, il y a une quarantaine d'années, la première maison. C'était alors une plaine sablonneuse semée de quelques touffes d'herbes sauvages. Aujourd'hui, une église de style gothique, au long clocher ajouré, s'élève au centre de la grande place ; les tramways courent le long des trottoirs ; l'électricité éclaire les magasins et les demeures particulières ; les brasseries pullulent ; les grands transatlantiques encombrent le port de marchandises et remplissent les hôtels d'une multitude internationale. Une vie intense a remplacé la solitude.

L'Experimental Dock de Bremerhaven est une des institutions les plus curieuses et

les plus intéressantes de l'Allemagne, celle à laquelle l'architecture navale doit le plus.

De toutes les architectures, l'architecture navale est peut-être celle qui se heurte aux plus redoutables difficultés. Elle ne bâtit ni sur le roc ni même sur le sable ; elle bâtit sur l'eau ; elle se propose de lutter contre toutes les forces de la mer : c'est une architecture de combat. Le problème qu'elle doit résoudre est encore, à l'heure où nous sommes, plein d'obscurités et d'incertitudes. Les formes mêmes du bâtiment, celles de l'avant, celles de l'arrière, peuvent être conçues de façons très différentes. L'Allemagne cherche, méthodiquement, les meilleures. Et elle demande à l'observation, à l'étude et à la science de les lui fournir.

M. l'amiral de Maigret, qui commande aujourd'hui l'escadre de la Méditerranée, me racontait un jour avoir vu, dans sa jeunesse, une réunion de constructeurs américains. Ils étaient attablés dans un bar, et, tout en causant de choses et d'autres, ils taillaient

avec leurs couteaux de grands morceaux de bois de sapin : les morceaux de bois de sapin n'étaient autres que des modèles de navires. De temps en temps, ces ingénieurs d'un genre particulier s'arrêtaient de parler, regardaient attentivement leur œuvre, enlevaient quelques copeaux pour en corriger ou en perfectionner les lignes, puis reprenaient la conversation interrompue. Chose curieuse ! Ils parvenaient à concevoir et à réaliser ces merveilleux bateaux à voiles, qu'on citait alors comme les meilleurs marcheurs et les plus rapides de l'Atlantique : tant il est vrai que l'instinct précède quelquefois la science. Mais si quelqu'un avait demandé à ces braves Américains pourquoi ils adoptaient telle ou telle forme, pourquoi ils préféraient telle forme ou telle autre, ils se seraient trouvés dans l'impossibilité de répondre.

On ne peut pas éternellement faire de la construction navale à coups de couteau. Aujourd'hui surtout, avec les exigences de la

nouvelle marine; avec les complications infinies que la vapeur a apportées dans les constructions navales; avec les dépenses énormes que ces constructions entraînent, le système serait trop simpliste. Il est indispensable que la science s'en mêle et qu'elle éclaire de sa vive lumière les points encore obscurs du problème.

Il ne faudrait pas conclure de ce qui précède que le talent et les connaissances techniques de nos ingénieurs sont insuffisants. Ce serait une grave erreur. La création du navire moderne, de cette espèce d'être vivant fait d'acier, qui se joue de toutes les forces de la mer et du ciel, emprisonnant dans ses flancs la vapeur et la foudre domestiquées, est assurément l'œuvre la plus extraordinaire et la plus audacieuse du génie humain. Mais, précisément parce que le problème est prodigieusement complexe et redoutable, précisément parce que toutes les puissances de la nature se trouvent en contact et en lutte autour du navire et à l'inté-

rieur du navire même, il est tout simple que beaucoup d'obscurités n'aient point été dissipées encore et qu'un assez grand nombre de questions attendent une solution définitive.

Comme toutes les sciences, la science de la construction navale, soit pour éclaircir les points douteux, soit encore pour tenter l'application d'idées nouvelles, aurait donc besoin d'expériences sérieuses, complètes et réitérées. Malheureusement, dans la pratique, ces expériences sont très difficiles. On ne peut, sans courir bien des chances mauvaises, les risquer sur le navire lui-même. Si l'ingénieur s'est trompé, si un défaut grave se révèle qu'il n'avait pas aperçu en dressant son plan ou en faisant ses calculs; si une erreur imprévue paralyse l'effort de ses combinaisons, voilà un navire manqué, un long travail infructueux, des millions perdus. L'idéal serait de faire ces expériences à peu de frais, dans un local favorable à l'observation et à l'étude, sur un modèle

placé exactement dans les conditions où se trouvera plus tard le navire et, en même temps, de pousser si loin les études qu'au moment de la mise en chantier et de l'exécution définitive on soit déjà absolument certain du résultat qu'on obtiendra.

Cet idéal, une grande compagnie de navigation allemande, le Norddeutscher Lloyd, l'a réalisé à Bremerhaven avec ce qu'on appelle : l'Experimental Dock. Le succès a été si grand, qu'aussitôt tous les plans des navires de guerre comme des navires du commerce ont été adressés à ce laboratoire d'un nouveau genre. Depuis, des études très importantes en sont sorties. Enfin, l'arsenal de Wilhelmshaven se prépare à construire un Experimental Dock tout pareil à celui-là, mais exclusivement réservé à l'armée navale.

Il ne faudrait pas s'imaginer que l'Experimental Dock est un de ces grands édifices avec des cariatides aux deux côtés de la porte, un escalier monumental et une cour

d'honneur, comme nous avons l'habitude d'en construire en France pour loger le moindre de nos fonctionnaires ou la plus inutile de nos administrations. Non. Bien loin de là. L'Allemagne ne gaspille jamais son argent. L'Experimental Dock se présente sous la forme d'une petite maisonnette, très simple, très basse et d'aspect modeste. Elle est bâtie, au milieu de terrains vagues, près de l'embouchure du Weser, à l'extrémité de la ville de Bremerhaven, mais à un bon kilomètre de tout endroit habité. Près d'elle, cependant, un restaurant dresse ses murs blanchis à la chaux et ses balcons ornés de fleurs. C'est le restaurant classique. Où qu'on aille, dans ce pays, on trouve toujours quelqu'un qui vend de la bière et des saucisses et, quand ce quelqu'un fait défaut, il est remplacé par un restaurant. Des fenêtres de celui-là, on voit les bateaux qui descendent ou remontent le fleuve.

Autant l'Experimental Dock est humble d'aspect à l'extérieur, autant à l'intérieur il

est merveilleusement outillé. L'établissement se compose de sept locaux différents destinés à des choses différentes. Je n'ai pas besoin d'ajouter qu'il est tenu avec une propreté méticuleuse. Rien n'est élégant, mais tout reluit. Murs, planchers, parquets, plafonds, meubles, instruments, machines, tout est balayé, brossé, lavé, astiqué, nettoyé soir et matin avec une conscience et un soin véritablement admirables. On chercherait en vain quelque part une petite tache ou un petit grain de poussière. Je ne saurais mieux comparer les intérieurs industriels de l'Allemagne qu'à ces nouvelles salles d'opérations chirurgicales qu'on voit dans les hôpitaux bien administrés. On croirait volontiers que c'est un hygiéniste qui a fait le ménage.

Le directeur, M. Schütte, passe à bon droit pour un des ingénieurs les plus distingués de l'Allemagne. C'est un homme très jeune, très aimable, très vif, très passionné pour son œuvre, très éminent mathématicien et très éloquent quand il s'en donne la

peine. Le jour où il voulut bien me faire les honneurs de l'Experimental Dock, il devait, dans l'après-dîner, donner à S. A. le duc régnant d'Oldenbourg la primeur de sa conférence sur « les formes de l'arrière ».

La construction, l'installation et l'aménagement de l'Experimental Dock, malgré leur simplicité, n'ont pas coûté moins de 280,000 francs de notre monnaie. On y trouve d'abord un bureau pour l'ingénieur chargé des essais, très rudimentairement meublé, mais où rien ne manque de ce qui est nécessaire : un immense cartonnier contient les archives de l'établissement; la collection des photographies faites sur les modèles en mouvement; un tableau noir pour les démonstrations et les calculs, etc. A côté, une pièce largement éclairée pour les dessinateurs qui, d'ailleurs, sont en petit nombre ; puis une chambre de dépôt pour les matières et les modèles. Tout cela bien compris et économiquement arrangé. L'autre partie du petit édifice est plus intéressante. Elle comprend d'abord une vaste

salle occupée presque tout entière par une immense cuve pleine jusqu'au bord de paraffine en fusion : près de là, du plâtre et tout un attirail de mouleur. Cette salle communique, par une large baie, à un grand atelier, dit atelier de « fraisage », où a été installée une des machines les plus compliquées et en même temps les plus ingénieuses qu'on puisse imaginer. C'est là qu'on donne aux modèles leurs formes exactes et définitives. Attenant à cet atelier, où de grands palans sont installés, une longue galerie couverte s'étend sur un espace d'environ 200 mètres. Cette galerie, relativement très étroite, est occupée par un canal d'eau filtrée, bordé de chaque côté par un petit quai, d'un mètre ou un mètre et demi de large, sur lequel court un rail de chemin de fer. Le canal a 150 mètres de long, 6 de large, 4 de profondeur. Les rails servent à permettre à un grand chariot ou pont roulant, mû par l'électricité, de se promener à des allures différentes, d'un bout du canal

à l'autre. Ce chariot est l'instrument principal des expériences.

En dehors de la galerie, mais plus haut et à ciel ouvert, on a placé le réservoir destiné à fournir une eau nouvelle au canal quand on le vide. Il contient 2,900 litres environ. C'est un réservoir filtrant. Dans un compartiment à côté se trouve la pompe centrifuge, mue par l'électricité, qui aspire l'eau du fleuve, la conduit dans le réservoir et, à volonté, permet de vider le canal. Enfin, à côté encore, dans un autre compartiment, sont disposés les appareils électriques servant à la traction du chariot, à l'éclairage, etc.

Voici, maintenant, comment on procède pour les expériences. Quand le plan d'un navire a été arrêté et que le dessin en est terminé, on commence par construire, avec du ciment, une sorte de moule qui, grâce à de nombreux couples de bois, reproduit en creux, mais d'une manière très approximative, les formes du bâtiment. Il a environ,

en moyenne, un centimètre de plus en tous sens que ne doit avoir le modèle, quand il sera achevé.

Le moule une fois fabriqué dans l'immense cuve dont j'ai parlé, on fait fondre de la paraffine au bain-marie. On évite ainsi toute porosité. Dès que la paraffine est fondue, au moyen d'un gros tuyau et d'un robinet, on l'envoie dans le moule qui a été soigneusement placé près de la cuve.

Elle remplit le moule. Mais alors, bien vite et avant que cette masse soit refroidie et figée, on y introduit une sorte de carcasse de toile, artistement fabriquée, soutenue par de petites traverses de bois — quelque chose comme un noyau central — qui reproduit exactement le creux intérieur du navire.

Le modèle, quand il sort du moule, a de $4^{m},50$ à 5 mètres de long. Un palan le transporte dans l'atelier de fraisage. C'est là que se trouve l'instrument si ingénieux et si précis qui donne à la paraffine la forme

exacte et définitive. Imaginez une grande table vernie ; à côté de cette table, une machine composée de deux « fraiseurs » ou, si vous voulez, de deux hélices coupantes placées en face l'une de l'autre et tournant avec une vitesse de quinze cents tours par minute ; puis, un peu plus bas que la machine, un petit chariot qu'une paire de rails fait passer entre les deux hélices. Voilà, en résumé, tout l'appareil.

Le plan du navire, tel que l'a dessiné l'ingénieur, est placé sur la table : un peu déformé, cependant, pour la facilité de l'opération, c'est-à-dire qu'il ne présente pas les mêmes échelles pour la longueur et pour la largeur ; mais peu importe ! Il est fixé sur la table. D'autre part, le modèle en paraffine est solidement attaché, la quille en l'air, sur le petit chariot. Quand ces préparatifs sont terminés, la table se met à glisser sur ses supports, le chariot se met à glisser sur ses rails de façon que le modèle en paraffine vienne lentement passer entre les hélices

coupantes. L'ouvrier chargé du travail se place devant la table. Il prend une pointe d'acier et, avec cette pointe d'acier, il suit fidèlement sur le plan qui chemine sous sa main, les « lignes d'eau » du bâtiment. Cette pointe est reliée à la machine et, par un mécanisme ingénieux, elle agit sur les deux hélices coupantes de manière que celles-ci, se rapprochant ou s'éloignant en tournant, creusent, avec une exactitude mathématique, dans le modèle en paraffine, les « lignes d'eau » telles que l'ouvrier les a suivies sur le plan. Quand ces lignes sont jugées suffisamment nombreuses, on arrête le mouvement de la table et de la machine; on enlève avec un rabot les morceaux intermédiaires de paraffine; on rend la carène unie et lisse et le modèle se trouve absolument semblable au type de navire projeté par l'ingénieur.

Reste maintenant à déterminer exactement le tirant d'eau du navire, son « assiette » dans l'eau. On transporte, toujours

avec un palan, le modèle achevé dans le canal qui se trouve dans la galerie couverte. On l'immerge. A l'aide de petits appareils, d'aiguilles et de sacs de plomb, on arrive à constituer la ligne de flottaison réelle. Ceci fait, on attache le modèle, toujours immergé, au-dessous du grand chariot ou pont roulant qui circule, comme je l'ai dit, d'un bout du canal à l'autre.

C'est alors que commencent les expériences. Le grand chariot pèse un peu plus de deux tonnes. Il a 8 mètres de long, 6 mètres de large. Sa plate-forme en caillebotis est supportée par six roues de fonte. Sur l'avant se trouvent les machines électriques qui déterminent sa marche et lui communiquent un mouvement uniforme et sans secousses qu'on n'obtiendrait pas avec un autre mode de traction. Au centre sont placés les instruments de mesure pour la résistance des carènes : les appareils enregistreurs qui, reliés au modèle en paraffine, vont donner à l'ingénieur toutes les indica-

tions et renseignements nécessaires, d'après lesquels il corrigera ou améliorera plus tard, s'il y a lieu, les formes de son bateau ; enfin, des deux côtés, sous le chariot, fonctionnent les objectifs de la photographie instantanée où viennent se reproduire, au fur et à mesure, les incidents de la route.

Le chariot est mis en marche. Sa vitesse doit correspondre exactement aux vitesses différentes qu'on exigera du navire. Pour la contrôler, de 5 mètres en 5 mètres, sur les bords du canal, des contacts électriques sont ménagés. Le modèle en paraffine est, en outre, pourvu, à l'avant et à l'arrière, de petites tiges en aluminium destinées à mesurer les « variations de plongement » qui, aux grandes allures, surtout quand il s'agit de petits types, amèneraient des changements dangereux dans l'assiette du bâtiment. A la fin de la course, d'après les courbes qui lui sont fournies par les appareils enregistreurs, l'ingénieur peut se rendre un compte exact des qualités et des défauts

de la forme qu'il a donnée au navire. Les photographies le renseignent d'autre part. Et cette leçon de choses lui permet soit d'éviter d'irréparables erreurs, soit de réaliser des progrès réels.

Généralement les ingénieurs allemands font trois ou même quatre plans différents du bateau qu'ils ont à construire. D'après ces plans on exécute trois ou quatre modèles en paraffine qu'on essaye successivement. On choisit alors celui qu'il faut préférer, c'est-à-dire celui qui offre le moins de résistance à la marche. Tous les grands paquebots du Norddeutscher Lloyd, qui ont étonné l'Angleterre elle-même par la beauté de leurs formes et la rapidité de leur marche, ont été étudiés de cette façon : avec ce pont roulant, cette paraffine et ces machines. Presque tous les bateaux de guerre de la flotte allemande ont subi les mêmes épreuves. L'Experimental Dock est considéré là-bas comme l'auxiliaire indispensable de la marine.

Le jour n'est pas loin où, de toutes ces expériences, la science parviendra à tirer des lois indiscutables et des principes qui s'imposeront. Une partie importante du problème naval sera éclaircie et résolue. La construction aura fait un pas énorme en avant. Nous serons loin, alors, des petits couteaux et des morceaux de bois des constructeurs américains dont parlait l'amiral de Maigret. Mais pourquoi faut-il que la France ne participe pas à ces recherches? Pourquoi n'a-t-elle pas, elle aussi, son Dock d'expériences? Hélas! J'ai fait tous mes efforts, pendant plus d'un an, pour en établir un, à Paris, non loin de l'atelier central de nos ingénieurs maritimes. La ville m'a refusé une place au Bois de Vincennes, l'État n'avait pas de terrain disponible, le budget n'était pas suffisamment doté pour acheter une propriété. Et, aujourd'hui encore, c'est seulement à l'embouchure du Weser, à Bremerhaven, que le progrès s'accomplit.

La construction des navires a pris, dans

ces trente ou quarante dernières années, en Allemagne, des proportions colossales. Le nombre des chantiers s'est accru d'une manière inimaginable. Mais, ce qu'il y a de curieux, c'est la façon dont on est arrivé à faire, en peu de temps, l'éducation du personnel. Avant 1870, l'Allemagne construisait très peu. Même à Brême et à Hambourg, on achetait les navires tout faits à l'étranger. Pour créer des chantiers et les rendre prospères, il fallait des ingénieurs expérimentés, savants, au courant des progrès modernes. On en manquait. Que fit-on alors? On envoya tous les jeunes gens qui se destinaient à l'architecture navale terminer leur éducation en Angleterre, comme aujourd'hui le Japon envoie en Europe ses meilleurs élèves. Ils y trouvèrent de l'ouvrage, furent employés par l'industrie et quelquefois par l'État, se formèrent à bonne école, s'instruisirent, s'initièrent peu à peu à tous les secrets du métier. En même temps, on commanda des bateaux aux An-

glais, avec la condition inscrite dans le marché de livrer avec les bateaux tous les détails des plans qui avaient servi à les construire. On se procura ainsi de bons modèles que les jeunes voyageurs, de retour dans leur patrie, étaient tout préparés à copier. Ce fut la première opération : la plus délicate et la plus difficile. Une fois en possession de bons modèles et de bons ingénieurs, l'Allemagne n'eut plus besoin de personne. Elle accomplit, toute seule, les progrès extraordinaires que constatent les statistiques. Elle fit même sentir à ses anciens professeurs, et quelquefois d'une façon assez ironique, à quel point elle avait profité de leurs leçons. C'est ainsi que le paquebot *Fürst-Bismarck,* revenant d'Amérique, après avoir battu tous les paquebots de Liverpool et de Southampton, arbora au sommet de son grand mât, en entrant dans le port de Queenstown, une immense flamme blanche sur laquelle était écrit en lettres noires : *Made in Germany*.

Ce n'est cependant pas de la construction que je veux parler aujourd'hui; c'est de la pêche. Elle est réglementée comme tout le reste, mais elle l'est d'une façon originale, particulière, et véritablement remarquable. La pêche, comme la construction navale, comme la marine marchande, a fait, dans ces dernières années, des progrès énormes. En 1871, la grande pêche avec filets de traîne n'était guère pratiquée qu'aux environs de l'embouchure de l'Elbe par cent trente-neuf lougres à voiles. Dans les meilleures années, on arrivait à vendre pour 250,000 marks de poissons. Aujourd'hui, la pêche de haute mer emploie cinq cents côtres et cent dix-sept bateaux à vapeur, plus un assez grand nombre de bateaux de toutes sortes. La vente du poisson, rien que sur les marchés allemands, se chiffre par un nombre considérable de millions.

Le gouvernement a été pour beaucoup dans ce développement. Il a construit des ports spéciaux pour la pêche à Altona et à

Geestemünde, en même temps que de grands marchés pour la manipulation du poisson. Les chemins de fer, dont l'État est maître, ont accordé des tarifs réduits pour les transports ; ils ont installé des wagons-réfrigérants ; organisé des trains de grande vitesse ; construit des gares d'expédition dans les marchés même. L'initiative privée a aidé l'État : une société s'est fondée pour l'encouragement à la pêche et, en 1896, à l'Exposition de Berlin, elle a ouvert une section de « Pêcherie » dont le succès a été très grand et a puissamment aidé à sa propagande. On y avait établi un grand restaurant populaire où, à des prix extrêmement bas, on vendait de belles tranches de cabillaud et de schellfisch. On y vendait, même, du saucisson de poisson qui, paraît-il, ressemblait tout à fait au saucisson ordinaire. Ce saucisson et ces tranches de cabillaud furent tellement goûtés par les visiteurs qu'ils en mangèrent, en un seul jour, cinq mille kilos.

Geestemünde est le principal port de pê-

che. Un petit pont tournant le sépare seul de Bremerhaven. Misérable village, il y a quelques années à peine, Geestemünde ressemble aujourd'hui à l'un des nouveaux faubourgs de Berlin. Çà et là, serrée entre deux maisons de six étages, aux façades sculptées, on aperçoit une pauvre masure, couverte de chaume, avec de la mousse et des fleurs jaunes sur son toit. C'est un reste du vieux village; un débris de l'ancienne Allemagne que l'Allemagne nouvelle n'a pas encore balayé.

Plus loin, au sud de la ville, et près du Weser, se trouve le port de pêche, construit par l'Etat et affermé ensuite à une compagnie qui l'exploite. Il mérite quelques détails. C'est une création particulière et dont on trouverait difficilement l'analogue, de l'avis de tous ceux de nos marins qui l'ont vue. L'Allemagne s'y retrouve tout entière, avec sa méthode, sa prévoyance, ses qualités organisatrices, son esprit pratique.

Le port est constitué par un long bassin

qui aboutit obliquement au fleuve. La rive droite, formée de terrains vagues, attend les constructions futures. La rive gauche supporte les constructions actuelles.

Tout d'abord, en arrivant, on rencontre une cale de halage pour la réparation des bateaux, un parc à charbon pour leur approvisionnement. Tous sont, bien entendu, à vapeur. Plus loin se trouvent les logements du capitaine du port et de ses employés, les bureaux de l'administration, etc.

Plus loin encore, la station centrale électrique. Celle-ci fournit, à la fois, la lumière aux six ou sept cents lampes qui éclairent le port, et la force aux moulins qui brisent la glace destinée à la conservation du poisson. Le bâtiment contient, en outre, un atelier de réparation pour les machines et, enfin, une imprimerie. L'installation d'une imprimerie peut paraître bizarre en cet endroit. Elle se justifie, cependant, par le nombre de documents que la compagnie fermière distribue au public et aux pêcheurs.

Après la station électrique, vient la gare d'expédition. Elle est vaste et bien outillée.

Six voies de chemin de fer y aboutissent à trois quais, longs de 45 mètres, larges de 10, qui permettent le chargement simultané de trente-six wagons. Deux salles ont accès dans cette gare, l'une très grande, l'autre plus petite : la première, où l'on range les paniers qui arrivent du port, prêts pour le voyage ; la seconde, réservée aux marchands du dehors. Trois trains rapides sont expédiés tous les jours. Ils emportent le poisson, dans leurs voitures réfrigérantes, non seulement dans toutes les villes d'Allemagne, mais encore en Bohême, en Italie, en Hollande, en Belgique ou même quelquefois en France.

Près de la gare s'élève un hôtel. Le rez-de-chaussée contient, outre le bureau de poste et de télégraphe, un bureau pour les gens de mer et un bureau de placement pour les marins. Par un escalier orné de fleurs,

on arrive, au premier étage, dans un restaurant fort élégant, où l'on ne mange que du poisson. La carte porte cette indication : « Poissons du jour. » Pas autre chose. Les familles de Bremerhaven et de Geestemünde y viennent souvent en partie de plaisir.

On arrive enfin aux constructions du port de pêche. Elles sont établies, comme les constructions précédentes, sur une langue de terre, conquise en partie sur le Weser, et resserrée entre le bassin et le fleuve. Qu'on se figure un édifice assez bas, en fer et en briques, qui se développe, parallèlement au bassin, sur une longueur d'à peu près cinq cents mètres. Il est simple et sans ornements d'aucune sorte. Mais sa grandeur le rend assez imposant.

Cet édifice est divisé en deux parties absolument égales, non, comme on pourrait le croire, dans le sens de la largeur, mais, au contraire, dans le sens de la longueur. La moitié qui se trouve près du bassin forme une immense galerie couverte où, par de

larges baies, les matelots, en revenant de la pêche, apportent leurs poissons : c'est la salle de la criée. L'autre moitié de l'édifice, divisée en quarante-neuf compartiments, contient les ateliers et les magasins des marchands de poissons locataires de la compagnie. Une rue, du côté opposé au bassin, sépare l'édifice d'une rangée de quarante-neuf maisons ou plutôt de quarante-neuf réservoirs à glace qui correspondent aux ateliers et aux magasins.

Tout cela est lavé, ciré, nettoyé, passé aux désinfectants au point qu'on ne sent aucune odeur de marée. Dans la galerie de la criée, le long des magasins, pendent de petites pancartes indiquant les bateaux qui sont à la mer avec la date et l'heure de leur retour. Çà et là, des corbeilles d'osier s'élèvent en pyramide, et, de distance en distance, des tribunes en bois blanc et à roulettes attendent les commissaires-priseurs. Le poisson, quand on le débarque, a déjà été classé à bord selon son espèce, sa taille et son prix.

Les marchands entourent les tribunes. Une, deux, trois, adjugé! Le poisson est emporté dans les magasins, enveloppé de glace, entassé dans des corbeilles, expédié à la gare par les voies ferrées qui sillonnent la rue des réservoirs et la galerie de la criée.

Il y a encore autre chose. Au delà de la construction de cinq cents mètres s'élève une usine où l'on fabrique de l'huile de foie de poissons, dite de foie de morue. Cette usine, dans ces derniers temps, a réalisé de beaux bénéfices. Plus loin, enfin, et tout à fait à la pointe de la langue de terre, une zone libre, fermée d'une grille, contient une série de magasins et de boutiques où, sans avoir à acquitter des droits de douane, les matelots peuvent se procurer tout ce qui est nécessaire à la pêche et à leur métier.

Les bateaux de Geestemünde, tous en acier, sont au nombre de quatre-vingt-onze. La plupart ont été construits dans les chantiers du Weser. Leur prix est d'à peu près cent quarante-huit mille francs, y compris les en-

gins de pêche, qui sont très chers : filets, remorque d'acier, etc., etc. On leur a donné des machines compound, un approvisionnement de charbon considérable ; une vitesse de dix nœuds. L'équipage comporte un capitaine, qui reçoit, comme solde, une part de 9 p. 100 dans les bénéfices, d'un patron, ancien matelot de l'État, de deux mécaniciens, d'un chauffeur, d'un ouvrier en filets, d'un cuisinier et de trois ou quatre matelots qui touchent quatre-vingt-sept francs par mois, mais auxquels on abandonne les foies de poisson dont ils tirent d'assez jolis bénéfices. Chaque année, la compagnie publie une carte donnant la situation des bancs de pêche, les changements survenus, les déplacements, et cette carte fait partie du matériel du bord.

Dès qu'ils sont tirés de l'eau, les poissons sont triés, ouverts, vidés et lavés. Chaque homme, en vertu du principe de la division du travail, a sa fonction bien définie qu'il remplit toujours : l'un vide, l'autre taille,

l'autre nettoie. Le patron passe ensuite l'examen et range le poisson par espèce d'abord, par classe ensuite : la petite, la moyenne et la grosse. Le poisson est enfin descendu dans la cale où il est placé dans des caisses différentes séparées par des barres de bois. Une couche de bourre de coco empêche la fonte de la glace qui le maintient frais. Le panneau de la cale est hermétiquement fermé. Dès l'arrivée au port, le bateau est nettoyé de fond en comble et badigeonné avec un désinfectant liquide, tout à fait spécial, que préparent les pharmaciens de Geestemünde.

Ces détails montrent avec quel soin et quelles précautions est armé et outillé ce petit port. Il pourrait servir de modèle. On retrouve dans son organisation toutes les idées dominantes qui ont présidé à l'établissement et à la construction des arsenaux. Il ne s'agit point ici de défense nationale et de lutte contre l'ennemi. Il s'agit de l'exploitation de l'Océan. Mais les procédés sont

les mêmes, la pensée directrice est identique. Les arsenaux sont administrés comme des usines, Geestemünde comme une maison de commerce. L'Allemagne a fait des industries de la pêche et de la guerre.

LETTRE X

Développement spontané. — La marine autrefois. — Étonnement des Allemands. — L'Elbe et le Weser gelés. — La vie interrompue. — Bataille avec la nature. — L'outillage. — Les bateaux brise-glace et les docks flottants. — Les chantiers de construction. — Organisation intérieure : le silence des ouvriers. — Chantiers de Brême et de Hambourg. — Le grand dock. — Les paquebots et les cargo-boats. — Ce qu'ont coûté les ports. — Hambourg. — Port maritime et port fluvial. — La flotte de Hambourg. — Hambourg et Liverpool. — Les chalands. — La navigation dans la Baltique. — Abandonnés. — Brême. — Le port franc. — Les grues. — Les compagnies de navigation. — Le « Norddeutscher Lloyd » et la « Hamburg-Amerika ». — Le prix de la flotte. — La flotte asiatique. — Traduction chinoise des prospectus. — L'Allemagne commerçante.

Hambourg. Septembre 1900.

Le développement de la marine marchande allemande a été spontané et formidable. Il y a quelques années, cette marine comptait à peine. Elle est, aujourd'hui, la seconde de l'Europe. Elle fait concurrence à la marine anglaise. Deux révolutions lui ont donné l'essor : une révolution indus-

trielle : la substitution du fer au bois dans la construction des navires ; une révolution politique : la résurrection de l'empire d'Allemagne. C'est, depuis 1870, surtout, qu'elle a augmenté dans des proportions extraordinaires. Sa prospérité actuelle enthousiasme et stupéfie les Allemands eux-mêmes. M. Rob.-M. Sloman écrit : « Quoique les impressions de mon enfance et de ma jeunesse soient très vivaces, les progrès de la marine allemande sont si surprenants qu'il m'est à peine possible de me représenter la situation antérieure. » Tous les auteurs tiennent le même langage. Tous parlent avec la même admiration de cette nouvelle source de richesse qui, d'une façon inespérée, a jailli.

Rien, en effet, ne semblait destiner l'Allemagne à devenir puissante sur mer. Les beaux jours de la Hanse étaient passés et la configuration du sol semblait se refuser au développement d'un de ces grands établissements maritimes qui, aujourd'hui, compor-

tent les vastes chantiers, les longs paquebots, les ports d'un accès facile et les débouchés nombreux sur l'Océan. La Baltique n'est, comme le disait l'amiral Tirpitz, qu'un « lac fermé » où l'on ne pouvait qu'organiser une navigation particulière ; sur la mer du Nord qui, seule, donnait véritablement accès dans l'Atlantique, on ne disposait que d'un petit bout de côte, très étroit, resserré entre la Hollande et la péninsule danoise. Le peu de profondeur des eaux, la situation des ports, tous placés le long des rivières et des *hafe,* et assez loin dans l'intérieur des terres, rendaient problématique la prospérité d'une marine marchande. A tout cela s'ajoutait un climat très dur, dont la rigueur, pendant une partie de l'année, immobilisait les fleuves et solidifiait leurs estuaires. Il faut lire dans Sloman la description de Hambourg et de Brême il y a cinquante ans, pendant l'hiver, pour se faire une idée des obstacles à vaincre. L'Elbe et le Weser étaient gelés. Beaucoup de navires

se trouvaient pris dans la glace; d'autres, dont les amarres avaient été coupées par des glaçons flottants, allaient se faire échouer sur les rives. « La plage de l'Elbe, dit-il, était couverte de bateaux. » Plus d'affaires, plus de commerce. Les négociants fermaient leurs magasins et, pour deux ou trois mois, donnaient congé à leurs commis. La vie était suspendue... Tout s'est transformé aujourd'hui. Mais, pour rendre accessibles, en toute saison, ces ports inhospitaliers; pour y faire tenir les plus puissants paquebots du monde; pour y installer les chantiers où on les construit et les docks où on les répare; enfin, pour triompher de la géographie elle-même, il a fallu que le génie de l'homme livrât à la nature une rude bataille.

Le travail fut considérable. De puissantes dragues approfondirent le lit des fleuves ou le fond des rades; une quantité énorme de bateaux brise-glace assurèrent la circulation des navires pendant l'hiver; une quantité non moins grande de docks flottants, de

toute forme et de toutes grandeurs, permirent la réparation et la réfection des plus formidables vaisseaux même dans les eaux très peu profondes ; des ports nouveaux furent créés pour recevoir les paquebots que leur masse empêchait de remonter jusqu'aux ports anciens : à Brême on ajouta Bremerhaven, et Cuxhaven à Hambourg ; on multiplia les bassins et les cales de radoub ; on planta le long des quais une foule innombrable de grues électriques ; on construisit des magasins gigantesques que desservirent des chemins de fer à voie large et à voie étroite. Des chantiers de construction s'établirent sur le bord des rivières. Et l'industrie suppléa, par un effort véritablement prodigieux, à tout ce qui manquait au pays.

Hambourg, devenu trop petit, a bénéficié de trois agrandissements successifs. Les récents travaux de 1897 et 1898 ont coûté, les premiers vingt millions, les seconds trente-quatre ; à Brême on a dépensé, dans ces dernières années, trente-sept millions ; à

Stettin, quinze millions pour le port franc et trente-cinq millions pour les canaux allant à la mer ; à Lübeck six millions pour les quais et vingt millions pour les bassins ; à Danzig, onze millions. Je ne parle pas du port franc d'Altona ni de Cuxhaven et de Bremerhaven. De nombreux travaux sont prévus pour des sommes encore plus considérables. L'effort ne faiblit pas un instant ; à l'embouchure de chaque rivière, on projette de construire un port.

Quelques chiffres donneront une idée de ce développement surprenant. En 1870, l'Allemagne ne comptait que sept chantiers industriels de construction navale. Elle en comptait dix-huit en 1880 ; elle en comptait vingt-cinq en 1890. Aujourd'hui, elle en compte trente-neuf. Les sept chantiers de 1870 occupaient deux mille huit cents ouvriers. Les trente-neuf chantiers de 1901 occupent trente-sept mille huit cent cinquante ouvriers. Je ne compte pas là le chiffre des ouvriers des industries accessoi-

res : métallurgie, ébénisterie, cuirs, tissus, et qui travaillent pour la marine marchande : il faudrait aller à plus de quatre-vingt-dix mille.

Ces chantiers sont prospères. La consommation du fer, pour les bateaux de plus de cent tonnes, y était en 1890 de quarante-cinq mille neuf cents tonnes. Elle était montée, en 1899, à quatre-vingt-cinq mille cinq cents tonnes. Ils donnent à leurs actionnaires des dividendes qui vont parfois jusqu'à 12, 13 et 14 p. 100. Leurs directeurs ont la prétention d'être devenus les premiers constructeurs de l'Europe. A l'appui de leurs dires, ils font raconter dans la *Revue internationale des armées et des flottes,* de Dresde, que l'attaché naval des États-Unis a, dans un rapport officiel adressé à son gouvernement, recommandé au cabinet de Washington de substituer aux voyages d'instruction des constructeurs de navires et des officiers américains en Angleterre ou en France, des voyages en Allemagne, « pays qui se trouve,

actuellement, au premier rang dans l'art des constructions navales ».

Il est difficile de dire si ces prétentions sont fondées. Ce qui est certain, c'est que la construction allemande semble faire du tort à la construction anglaise. Celle-ci subit un temps d'arrêt, tandis que celle-là progresse. Au commencement de 1899, le tonnage total des bateaux en construction en Angleterre s'élevait à 1,385,000 tonnes, il ne s'élevait plus, au commencement de cette année, qu'à 1,260,000 tonnes. L'Allemagne a profité de la différence.

Une telle situation inquiète les journaux anglais. Ils l'attribuent au coût des nouvelles constructions qui, à leur sens, est trop élevé « pour donner le profit nécessaire avec les affrètements actuels ». Ils accusent aussi le prix du charbon et des matières premières. Mais, quoi qu'il en soit, ils reconnaissent l'exactitude du fait.

Sur les trente-neuf chantiers allemands, cinq peuvent construire les plus gros cui-

rassés, cinq les plus grands transatlantiques, neuf des croiseurs de toutes classes, quatorze des vapeurs pour passagers et marchandises, cargo-boats, etc. Ils offrent, par la puissance de leur outillage comme par leur situation abritée, des facilités précieuses pour les réparations et les réfections de la flotte en temps de guerre. L'ennemi ne pourrait ni les inquiéter ni les bombarder au fond des estuaires ou le long des fleuves où ils se sont établis. Les mines allemandes leur garantissent le charbon ; les meilleures fabriques de l'Europe les approvisionnent de fer et d'acier. Krupp, à lui seul, peut leur fournir 11,000 tonnes de plaques de blindage en une seule année. Ils se sont installés à bas prix, sur des rives à peu près désertes; l'espace ne leur a pas manqué, ni le terrain où, tout à l'aise, ils ont développé leur industrie. Aidés, encouragés, soutenus par le gouvernement qui, pour eux, a supprimé les droits d'entrée sur les matériaux nécessaires à l'architecture navale, ils se sont étudiés à

réaliser tous les progrès, à améliorer leur outillage, à le reformer et à le transformer, retranchant quelquefois à leurs actionnaires une part de dividende pour arriver, comme disent les comptes rendus de leur gestion, à faire des chantiers de l'Allemagne « non seulement les premiers du continent, mais les premiers du monde entier »; ils ont entrepris, à la fois, les vaisseaux de guerre et les bâtiments de commerce; à leur clientèle intérieure, l'activité de leurs agents a ajouté une clientèle extérieure; ils ont travaillé pour la Chine, pour le Japon, pour la Russie, pour l'Italie, pour l'Amérique du Sud, pour presque tous les pays où il y a une marine et des bateaux; partant de cette idée juste que les navires, à mesure qu'ils augmentent de volume, offrent des conditions de résistance plus considérable et que les frais de transport diminuent, ils ont successivement lancé ces paquebots énormes qui traversent l'Atlantique à une vitesse moyenne de 22 nœuds, et, à force d'audace et de

labeur, ils sont parvenus, en quelques années, à ce degré inouï de prospérité qui nous étonne aujourd'hui.

L'aspect de ces chantiers, même pour qui en a vu beaucoup et des plus importants de l'Europe, a un caractère saisissant. Le plan en est toujours conçu de façon à faciliter la meilleure utilisation du matériel ; le peu de valeur du terrain, l'espace dont on disposait permettaient des combinaisons spéciales difficiles à réaliser ailleurs. On est frappé de la grandeur des bâtiments, de la largeur des avenues, de l'étendue des magasins d'approvisionnement et, plus encore, peut-être, de l'ordre qui règne partout, de la disposition simple et claire des constructions ; de la propreté méticuleuse des intérieurs en même temps que de l'apparence presque élégante et toujours grandiose de l'ensemble. L'énormité des docks flottants amarrés sur les rives, la force et le nombre des grues, la multitude des ponts roulants et des machines de toutes sortes et de toutes tailles, le

va-et-vient des convois qui circulent entre les amoncellements de matières; la majesté de ces ateliers gigantesques où l'électricité a remplacé la vapeur comme force motrice, l'immensité des cales où les cuirassés coudoient les transatlantiques, tout cela amuse le regard et frappe l'imagination. Et, ce qui, davantage encore, est fait pour surprendre, c'est, au milieu de cette activité prodigieuse, le calme de la population ouvrière et son silence absolu. On n'entend pas un cri, pas même le refrain d'une chanson, pas même une conversation à voix haute.

J'ai déjà parlé des chantiers de Schichau à Elbing. Ils comptent parmi les plus importants. Ce qu'il faut voir, c'est, à Hambourg, les chantiers Blohm et Voss. L'établissement possède six cales de construction pouvant recevoir des navires de 200 mètres, une grue de 150 tonnes, trois docks flottants, dont l'un de 190 mètres de longueur et de 36 de largeur soulage des bateaux de 14,000 tonnes. Ce dock gigantesque serait, en temps

de guerre, remorqué à l'embouchure du canal Wilhelm pour les besoins de la marine militaire. Blohm et Voss emploient plus de 4,000 ouvriers; en 1899, ils avaient déjà construit un ensemble de navires représentant 262,258 tonnes, parmi lesquels le *Pretoria* de 23,000 tonnes, des cuirassés, des croiseurs pour la marine impériale. Ce sont encore, à Hambourg, les chantiers Reiherstieg, dont le quatre cent troisième navire était commencé l'an dernier; les chantiers Brandenburg, qui construisent toutes sortes de bateaux de mer ou de fleuve, de remorqueurs ou de bateaux plats; les chantiers Janssen, fondés avec quinze ouvriers, qui fournissent aujourd'hui des vapeurs brise-glaces et des bateaux pilotes; les chantiers Vulkan de Brême qui occupent une longueur de près de deux kilomètres sur les bords du fleuve; les chantiers du Weser qui ont construit quinze cuirassés, un grand nombre de croiseurs et de torpilleurs; les chantiers Hensbürger qui possèdent le fameux dock

flottant bordé, d'un seul côté, par une unique rangée de caissons permettant d'y loger des navires très larges comme, par exemple, les navires à roues; les chantiers Germania, de Berlin, installés au bord du lac de Tegel, fondés, eux aussi, en 1825, avec dix ouvriers et qui, aujourd'hui en comptent, avec la succursale de Kiel, plus de 2,000: on y fabrique les appareils évaporatoires de presque toute la flotte allemande; les chantiers Howald, qui ont la spécialité des marines étrangères: on y trouve, à la fois, des vapeurs pour une compagnie chinoise de Tien-Tsin, pour la compagnie générale des chemins de fer roumains, pour le Honduras, pour la Russie, pour le Danemark; les chantiers Neptune de Rostock; les célèbres chantiers Vulkan de Stettin qui couvrent une superficie de 25 hectares et emploient plus de 6,000 ouvriers. C'est de là, surtout, que sont sortis les immenses paquebots de l'Atlantique et c'est là qu'on achève le *Deutschland*, de 205 mètres et de 33,000

chevaux-vapeur. Les chantiers Oderwerck; enfin les chantiers Germania de Kiel, qui, lorsqu'ils seront achevés, en 1904, pourront, au dire de M. le professeur Flamm, mettre simultanément en construction vingt des plus grands navires de guerre en même temps que douze contre-torpilleurs. Ajouterai-je que tous ces chantiers non seulement fabriquent des bateaux, mais encore des grues, des chaudières, des pontons, des machines, des locomotives? Ils occupent ainsi leurs ouvriers quand les travaux maritimes subissent un temps d'arrêt.

Un tel développement de la construction navale indique suffisamment la puissance de la marine marchande. Mais, pour s'en rendre un compte exact, il faut visiter Hambourg et Brême. Le spectacle en vaut la peine. Hambourg est devenu, dans ces dernières années, un port plus important que Liverpool, tant au point de vue du tonnage qu'au point de vue du mouvement des navires. C'est un labyrinthe immense de canaux,

de bassins, de rivières où s'égarent ceux qui n'y ont pas toujours vécu, où beaucoup des habitants de la ville seraient incapables de se retrouver. La métaphore habituelle : « Une forêt de mâts » y devient une réalité. Cette forêt s'élève au-dessus du fleuve, enveloppée de fumées noires et de vapeurs blanches. Elle cache le paysage. Comme, si grands qu'ils soient, les quais n'ont pas un développement suffisant, les navires s'amarrent à de gros madriers réunis en faisceaux par des cercles de fer, et que l'on appelle, sans que je sache pourquoi, des *ducs d'Albe*. Le port est devenu trop petit pour la foule des voiliers et pour la multitude des cargo-boats. Les barques, les chaloupes, les canots électriques et à pétrole, les remorqueurs petits et grands circulent au milieu de ces flottes internationales plus grouillants et plus serrés que les voitures sur nos boulevards de Paris. Le long des rives on aperçoit tantôt les vieilles maisons de la ville hanséatique, tantôt des magasins énormes, des docks, des

dépôts de charbon et, presque aussi nombreuses que les mâts des navires, des grues électriques en travail. Le mouvement se continue, plus accéléré peut-être encore dans les canaux encombrés de chalands, qui se croisent et s'allongent, comme dans une Venise industrielle, entre les murailles d'immenses bâtiments de briques d'où les marchandises descendent à l'aide de cordes et de poulies, par toutes les fenêtres. Là encore, comme sur les chantiers de construction, le silence est absolu. Les débardeurs, les mariniers, les marins parlent à voix basse. On n'entend ni un juron, ni un cri. Quand j'ai visité Hambourg, un seul navire, hélas! parmi ces milliers de navires, portait à sa poupe le pavillon tricolore. Il appartenait à M. Cellier, un Allemand de l'Édit de Nantes. En souvenir de ses origines, M. Cellier rend à notre pays et à nos nationaux des services éminents qui n'ont jamais été récompensés.

Quelques chiffres, mieux qu'aucune description, peuvent donner une idée de l'im-

portance de Hambourg. Trois cent sept voiliers ont Hambourg pour port d'attache et quatre cent quatre-vingt-six bateaux à vapeur. Les premiers représentent 240,419 tonnes et les seconds 748,435 tonnes. Les navires à vapeur en construction pour les maisons hambourgeoises, au commencement de 1901, sont au nombre de 30, et ils représentent 166,460 tonnes. Les entrées et les sorties réunies ont atteint, en 1899, le chiffre effrayant de 26,648 navires, et de 29,424, en comptant Altona et Harburg, qui ne sont que des faubourgs de la ville. Les navires français, dans ce total, figurent à peine pour 1 p. 100.

Aussi curieux peut-être que le port maritime est le port fluvial. Là, encore, on trouve une flotte, mais une flotte de grands chalands qui, par les canaux et les rivières, va répandre les marchandises dans toute l'Allemagne et jusqu'en Russie. Quelquefois, ces chalands ont des proportions considérables. Il en est qui contiennent jusqu'à 1,000

tonnes. Ce sont des chalands de ce genre qu'on emploie à une navigation particulière, tout à fait intéressante et nouvelle dans les ports de la Baltique.

Avec cet esprit pratique qui éclate en toutes choses, les Allemands se sont dit qu'ils pourraient, dans une large mesure, diminuer leurs frais de transport si, au lieu d'affréter ou d'armer des vapeurs ou même des voiliers, ils parvenaient à faire traverser la mer à des chalands traînés par des remorqueurs. Le commerce entre la Suède et l'Allemagne est considérable, les relations quotidiennes entre les deux pays, et la largeur de la Baltique qui les sépare ne parut pas un obstacle insurmontable à ce genre de navigation. On se mit donc à construire des chalands pareils à ceux qui circulaient sur les fleuves. Mais on eut soin de les couvrir d'un toit en tôle, assez semblable à la carapace d'une tortue, qui les rendait absolument étanches. Ainsi défendus contre les vagues, sorte de boîtes flottantes bien

fermées, ils parvinrent, sans trop de dangers, à faire la navette entre les ports allemands et les ports suédois.

Ce mode économique de commercer est, aujourd'hui, florissant. De nombreux chalands naviguent à travers les brumes de la Baltique, tirés par des remorqueurs et montés chacun par un seul homme d'équipage qui tient la barre. Quelquefois, cependant, le mauvais temps arrive, des tempêtes se déchaînent ; le remorquage devient difficile, dangereux, impossible... Dans ce cas, le remorqueur n'hésite pas : il lâche la remorque et il abandonne son chaland. Alors le marin du chaland abandonné descend sous le toit de tôle ; il ferme le panneau jusque-là ouvert pour l'aération et, ballotté par la lame, enfermé dans sa boîte, il attend patiemment que la fureur des éléments s'apaise. Dès qu'il le peut, en effet, le remorqueur part à sa recherche. Il finit toujours par le retrouver. Un câble attache de nouveau le chaland au remorqueur, et, tous deux, l'un traînant

l'autre, ils reprennent le cours de leur voyage interrompu.

Une des choses qui ont le plus aidé au développement de la marine marchande, c'est la création de ports francs dans toutes les villes maritimes. Le port franc de Hambourg, fermé du côté de la terre par une simple petite grille, occupe à lui seul presque tout l'espace disponible. Le port proprement dit est réduit à presque rien. Il en est de même ailleurs. De beaux bâtiments en briques rouges, aux toits de cuivre vert-de-grisés, abritent les services de la douane et de l'administration.

Hambourg, avec ses deux lacs bordés de maisons élégantes et de jardins, son bel hôtel de ville, ses tramways électriques, son faubourg de San-Paoli, où une quarantaine de théâtres et de cafés-concerts se font concurrence, ses grandes rues et ses grandes places grouillantes de peuple, a l'aspect plus moderne et plus vivant que Brême. Mais rien n'est plus curieux que la grande place

de Brême, son vieux Rathhaus sculpté, ses maisons de la Renaissance et son énorme colosse grossièrement taillé dans la pierre, vêtu de la cuirasse, armé du glaive et qu'on appelle « le Roland ». Les remparts, démolis, sont devenus de délicieux jardins, remplis de fleurs. La ville a conservé un petit air tranquille de province. C'est à Bremerhaven que s'arrêtent les grands transatlantiques et que commence la grande navigation.

Le port franc de Brême est cependant un des plus beaux et des plus fréquentés par les navires. Il contient le plus grand bassin de l'Europe. Ce bassin a 2,300 mètres de long en ligne droite. Il est bordé de chaque côté, d'un bout à l'autre, par deux rangées de magasins et par des lignes de chemin de fer. Les grues électriques s'y dressent à droite et à gauche à des distances égales, presque aussi nombreuses que les réverbères sur nos trottoirs. Tel qu'il est, le bassin est cependant devenu trop petit. On en va cons-

truire un autre, de même taille, qui doit être achevé dans trois ans.

Autant et plus encore que les chantiers, la flotte commerciale est intéressante. Les diverses compagnies qui se sont successivement fondées pour organiser une navigation régulière dans la Baltique ou dans l'Océan ont fait de brillantes affaires. Elles ont augmenté, en peu de temps, leur personnel et leur matériel dans des proportions considérables. Elles peuvent, aujourd'hui, soutenir la lutte contre les grandes compagnies anglaises ou américaines. Une des plus riches et des plus célèbres est celle qu'on appelle le « Norddeutscher Lloyd ». Fondée en 1857 seulement avec trois petits vapeurs qui faisaient le service de l'Angleterre, elle était déjà en communication avec l'Amérique en 1870. Ses bateaux, à la faveur de la nuit, forcèrent alors le blocus de l'escadre française et gagnèrent New-York en doublant le nord de l'Écosse. Depuis, elle ne fit que s'agrandir. Aujourd'hui, elle a 84 navires à

vapeur, déplaçant 410,200 tonnes et 6,000 marins. Après elle, j'indique seulement la compagnie Hansa, qui fait, sur la route de l'Inde, une concurrence redoutable aux bateaux de Liverpool, seize ou dix-sept autres compagnies de Brême ou de Hambourg pour arriver à la plus importante de toutes : la Hamburg-Amerika. Les débuts de celle-ci avaient été difficiles. Ce n'est qu'un peu avant 1870 qu'elle prit tout son essor. Elle avait commencé, il y a cinquante et un ans, avec quatre voiliers. A l'heure qu'il est, elle dessert quatorze lignes de navigation pour l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud. l'Inde, la Chine et l'Europe, et ses énormes paquebots, dont on a vu les modèles à l'Exposition de 1900, luttent de vitesse, sur l'Atlantique, avec ceux du Norddeutscher Lloyd.

Ce ne sont pas seulement les compagnies à lignes régulières qui prospèrent. La marine allemande se répand sur le monde ; elle montre son pavillon dans toutes les mers.

Un fait assez inconnu, je crois, peut donner l'exemple de sa puissance d'expansion : six à sept cents caboteurs allemands font aujourd'hui le service entre les Indes, le Japon et la Chine. C'est toute une flotte asiatique que l'Europe ne voit jamais. Peu à peu, elle s'empare du commerce de l'Extrême-Orient.

70 p. 100 du commerce total de l'Allemagne se fait par mer. La valeur de sa flotte marchande est évaluée à 625 millions. Dans ces quatre dernières années, elle a augmenté de 66 p. 100. Pendant cette même période, le commerce avec la France a doublé ; depuis 1894, il a doublé avec l'Afrique, l'Australie et l'Amérique du Nord. Les grands paquebots de Hambourg et de Brême viennent aujourd'hui enlever à nos transatlantiques du fret et des passagers dans nos ports mêmes : à Cherbourg. Je ne dirai rien de la marine marchande française. M. J.-Charles Roux, dans le beau livre qu'il a écrit sur ce sujet, en a tracé le triste tableau. On ne peut dire mieux ni plus. Mais, si la France

voit sa marine dépérir, c'est un peu parce qu'elle la délaisse et, si l'Allemagne obtient des succès inattendus, c'est qu'avec une invincible obstination, une passion extraordinaire, elle travaille à l'extension de son commerce, à la conquête des marchés extérieurs. Elle a compris que c'était au dehors que les peuples civilisés devaient maintenant aller chercher de nouvelles sources de richesses. Cette idée, l'empereur l'a exprimée en disant : « Notre avenir est sur mer. » Aussi tout le monde s'est mis à l'œuvre. Des agents commerciaux (les plus habiles et les plus acharnés propagandistes du continent) ont parcouru l'univers ; des banquiers se sont établis de tous côtés : à Shanghaï comme à Buenos-Aires ; des cultivateurs ont colonisé la Palestine ; de grandes compagnies ont créé des lignes de paquebots sur le Yang-Tsé ; des écoles ont été fondées « pour la propagation de la langue germanique ». Enfin, les élèves de l'École officielle des langues orientales se sont vu imposer

comme sujet de thème la traduction en japonais et en chinois de tous les prospectus des grandes entreprises industrielles. Ces efforts ont abouti. L'Allemagne s'est montrée plus redoutable encore pendant la paix que pendant la guerre. La prophétie de H. Heine s'est réalisée : « Prenez garde, disait-il aux nations de l'Europe, vous aurez plus à craindre de l'Allemagne libérée que des Cosaques et des Croates. »

LETTRE XI

M. de Richthofen. — Un géologue en Extrême-Orient. — Le choix de Kiao-Tchéou. — Les visées de l'Allemagne. — La patience allemande. — On tue des missionnaires. — A quelque chose malheur est bon. — Le point d'appui est occupé. — La conquête pacifique de la Chine. — Les paquebots. — Les commis voyageurs. — Les journaux chinois de Berlin. — L'expédition de Chine. — M. de Waldersee. — C'est une réclame. — Le caporalisme. — Le soin des hommes. — Le navire-hôpital. — Le télégraphe. — Histoire d'une dépêche. — Kiao-Tchéou. — Les photographies. — Le petit port et le grand port. — Tsing-Tau. — Les casernes et les batteries. — Le mouvement commercial. — La politique coloniale.

Brême. Septembre 1900.

En 1882, un des savants les plus distingués de l'Allemagne, le baron de Richthofen, était chargé en Chine et au Japon d'une mission géologique officielle et d'une autre mission, moins apparente, politique et commerciale. Dès cette époque, l'Allemagne avait prévu que la question du partage de la Chine se poserait un jour; que, si cet im-

mense empire ne tombait pas, morceau par morceau, sous la domination des puissances européennes, il s'ouvrirait au moins à la civilisation occidentale et qu'enfin, d'une façon ou d'une autre, il offrirait à ses industries et à son commerce des débouchés incomparables. La nécessité s'imposait donc, si elle ne voulait pas être tout d'abord éliminée par la concurrence toujours en éveil de l'Angleterre, de la Russie ou encore du Japon, d'y prendre pied, d'y nouer des relations, de s'y faire connaître et surtout de s'y établir en un point stratégiquement bien choisi où les entreprises pacifiques comme les opérations militaires pussent trouver une solide base. Personne mieux que M. de Richthofen n'était désigné pour l'étude de ce pays encore neuf, et personne mieux que lui n'était capable de déterminer, sur la côte, l'emplacement de l'arsenal et du grand port marchand dont on rêvait à Berlin la construction.

Après de longs voyages et de sérieuses études, M. de Richthofen se décida à indi-

quer, aux environs du Pé-Tchi-Li, une large baie, où des escadres auraient pu tenir à l'aise, dont l'entrée ne semblait pas trop difficile à défendre et qui se trouvait à portée de la ville de Kiao-Tchéou. Avec un soin tout particulier et une minutie scientifique, il s'appliqua, dans son rapport, à faire ressortir tous les avantages de cette position. La province du Chan-Toung, à laquelle appartient Kiao-Tchéou, produit, dit-il, du riz, du coton, de la soie, des fruits, des légumes; six grands bassins houillers, à peu près inexploités, se trouvent dans la partie septentrionale; si les communications par voie d'eau sont encore défectueuses, le commerce avec Pékin et l'importante ville de Weï-Hien se fait à l'aide de chevaux et d'ânes. Le trafic par mer est important. Enfin, ajouta-t-il, « la population, appliquée au travail, peut fournir de très bons employés ». La phrase est typique. Elle est curieuse surtout dans la bouche d'un savant qui, officiellement, n'a qu'une mission géologique. De si bons

avis ne furent pas perdus. A partir du jour où le rapport de M. de Richthofen parvint à Berlin, l'Allemagne sut, d'une façon précise, à quel endroit, le jour où se présenterait une occasion favorable, sa flotte de commerce et sa flotte de guerre devaient établir leur point d'appui.

L'occasion se fit attendre seize ou dix-huit ans. On attendit. C'est une des forces de l'Allemagne que de savoir patienter. Un beau jour, à la fin, deux missionnaires catholiques allemands furent assassinés. Je ne veux pas croire que c'était là ce qu'on espérait, mais je puis affirmer qu'on fut plus indigné que désolé de cet événement. Il permettait d'exiger de la Chine une cession de territoire. On ne perdit pas une minute. Les forces allemandes occupèrent tout de suite le point indiqué autrefois par M. de Richthofen. Elles s'y établirent. Et l'empereur, dans un discours célèbre, s'appliqua à démontrer que les catastrophes les plus lamentables ont parfois d'heureuses consé-

quences. « La Providence, dit-il, a voulu que la nécessité de venger le massacre de nos missionnaires nous amenât à acquérir une place commerciale de premier ordre. »

Cette intervention de la Providence, qui laissa la France indifférente, mais qui inquiéta beaucoup la Russie et l'Angleterre, permit à Guillaume II de poursuivre avec plus d'ardeur l'exécution d'un projet depuis longtemps arrêté. Elle lui ouvrit les portes de la Chine et lui donna accès dans le pays dont il rêvait la conquête économique. De toutes les conquêtes, c'est assurément celle qui rencontre le moins de résistance et qui porte les meilleurs fruits. La nation soumise perd une à une toutes ses sources de richesse, mais elle a l'illusion de conserver sa liberté. L'opération n'était pas seulement heureuse au point de vue extérieur. Elle avait à l'intérieur des résultats très appréciables : elle assurait au souverain l'appui du parti catholique, flatté de voir le zèle avec lequel on vengeait la mort de ses mission-

naires; elle fournissait au chancelier de l'Empire l'occasion de déclarer que le protectorat religieux de la France en Extrême-Orient avait cessé d'exister.

Mais dans le temps qui s'était écoulé entre le voyage de M. de Richthofen et la mainmise sur Kiao-Tchéou, l'Allemagne n'avait pas cessé de poursuivre lentement et méthodiquement son plan de campagne. La meilleure part de ses efforts commerciaux et industriels s'était portée sur la Chine. Ses agents d'affaires parcouraient le pays, ses lignes de paquebots y faisaient escale, ses navires de commerce s'emparaient du cabotage à tel point que bien souvent ils trouvèrent le moyen d'approvisionner de charbon l'escadre de l'amiral Courbet. Dès 1885, c'est-à-dire trois ans à peine après le voyage de M. de Richthofen, le gouvernement accordait une « subvention postale » à la compagnie de navigation de Brême, le Norddeutscher Lloyd, dont une ligne touchait déjà à Hong-Kong. Cette subvention fut tout

d'abord portée à 4,400,000 marks, au moins officiellement. Les bateaux devaient avoir 3,000 tonnes de registre et une vitesse d'au moins onze nœuds. Mais la compagnie ne voulut pas s'en tenir aux clauses du contrat. Préoccupée avant tout de soutenir la concurrence anglaise et française, elle donna aux trois grands vapeurs qu'elle fit construire un tonnage registre de 5,500 tonnes et une vitesse de quatorze nœuds. Le succès la récompensa. Deux ans après, l'ensemble de sa flotte de Chine représentait 44,920 tonnes, et huit ans après, c'est-à-dire en 1895, elle en représentait 70,897. La vitesse des paquebots était portée à seize nœuds et leur déplacement, doublé, dépassait 10,000 tonnes.

On avait beaucoup discuté en Allemagne la question de la subvention. Bon nombre de personnes craignaient que la navigation subventionnée n'accaparât tout le fret et ne fît du tort à la navigation libre. Il n'en fut rien. Tandis que Brême portait les lettres, Hambourg envoyait tous les ans de cin-

quante à soixante vapeurs dans les mers de Chine. La « Kinsing Linie » y établissait un service régulier. En 1898, enfin, la grande compagnie Hamburg-Amerika se décidait à organiser une ligne sur Singapour, Hong-Kong, Shanghaï et Yokohama avec des lignes supplémentaires sur Kiao-Tchéou et Tien-Tsin. Et, grâce à un traité passé avec le Norddeutscher Lloyd, elle arborait à son tour le pavillon postal de l'empire.

Les progrès du commerce de l'Allemagne en Chine devinrent, à partir de ce jour, surprenants. Le chemin de fer Woosung-Sanghaï-Nankin fut construit par des ingénieurs prussiens; plus de cent comptoirs allemands se fondèrent sur divers points; des lignes régulières de paquebots battant pavillon allemand firent concurrence à la ligne anglaise sur le Yang-Tsé; le service maritime du Siam (Hong-Kong et Bangkok) tomba aux mains d'une compagnie allemande; l'usine Krupp eut un représentant officiel à Tien-Tsin; l'usine Lœve vendit des fusils à l'ar-

mée chinoise; les grandes maisons de banque, qui jouent un rôle capital dans le développement de l'industrie d'outre-Rhin, créèrent des succursales à Shanghaï et à Tien-Tsin; les commis voyageurs de Berlin, de Dresde, de Munich, etc., se répandirent dans tous les ports du littoral et la propagande commerciale imagina des moyens nouveaux de conquérir la clientèle. Je crois avoir parlé, déjà, de l'École officielle des langues orientales où l'on avait fait traduire en chinois, par les élèves, les prospectus de tous les négociants exportateurs. On alla plus loin : on publia à Berlin même un journal pour la Chine rédigé en chinois, plein d'un bout à l'autre d'annonces, et qu'on expédia régulièrement et gratis à tous les mandarins de rang supérieur, à tous les vice-rois et, en général, à tous les fonctionnaires importants.

Quand survinrent les derniers événements de Pékin et que les légations furent assiégées, l'Allemagne envoya en Chine le plus fort contingent de l'Europe, soulignant ainsi

l'importance qu'elle attachait au succès de l'expédition. Le coup le plus habile de sa politique fut alors de faire accepter comme généralissime des troupes internationales le feld-maréchal de Waldersee. Cette nomination ajoutait beaucoup à son prestige et semblait consacrer sa prééminence sur toutes les nations civilisées. L'Extrême-Orient ne pouvait qu'en être profondément impressionné. Comme les peuples à demi-barbares voient volontiers dans la suprématie militaire le signe de la suprématie industrielle, la haute dignité conférée à l'un des héros de la campagne de France constituait, pour le commerce allemand, la plus retentissante et la plus fructueuse des réclames.

L'expédition devait montrer l'Allemagne puissante, bien armée, bien outillée. On ne recula pour y parvenir devant aucun sacrifice. Le 31 mars de cette année il aura été dépensé, dans ce but, environ 191 millions de francs répartis entre les services de la marine, de la guerre, des postes et télégra-

phes et des pensions militaires. L'effectif du corps expéditionnaire fut porté à 19,602 hommes, dont 582 officiers, 120 médecins, 160 hauts fonctionnaires assimilés, 27 fonctionnaires de rang inférieur et 18,712 sous-officiers et soldats. On décida de faire venir les chevaux nécessaires à la cavalerie de l'Amérique du Nord et de l'Australie : il en fallait 5,500. Dès les premiers jours, on affréta 18 grands vapeurs du commerce pour le transport du personnel, et 12 pour le transport du matériel. La marine marchande allemande sut pourvoir à tous les besoins. Les bâtiments furent fournis soit par la « Hamburg-Amerika », soit par le « Lloyd ». On se souvient qu'en France, pour cette même expédition de Chine, comme pour l'expédition de Madagascar, nous avons dû louer ou acheter des bateaux à l'étranger.

L'escadre des mers de Chine, qui déjà était suffisamment nombreuse, fut renforcée de quatre cuirassés, d'un grand croiseur, de trois contre-torpilleurs envoyés directement

d'Allemagne et en outre de quatre petits croiseurs, pris aux différentes stations lointaines. Un supplément de munitions, des appareils de télégraphie sans fil, un matériel de débarquement leur fut apporté d'Europe, et les forces maritimes de l'empire purent se dire les mieux outillées de celles qui avaient jeté l'ancre devant Ta-Kou.

La méthode, la tranquillité et la rapidité avec lesquelles furent envoyés en Chine les vaisseaux et les hommes frappèrent tous ceux qui assistèrent au départ. Rien ne fut oublié de ce qui pouvait assurer la sécurité du corps expéditionnaire. Souvent on plaisante le caporalisme de l'Allemagne. Il est vrai qu'en aucun pays la discipline ne prend une forme plus brutale. Il est vrai aussi que dans aucun pays on ne se préoccupe davantage du bien-être du soldat, de sa santé physique et morale. Dès le début, l'amiral commandant en chef l'escadre retint en Chine le grand affrété *Köln,* qui amenait le premier contingent, et le transforma de force

en hôpital. Il ne lui rendit sa liberté que quatre mois après, quand le service médical fut organisé. Sur l'initiative du gouvernement impérial, on augmenta de 33 p. 100 les pensions accordées par la loi de 1871 « aux parents survivants des soldats tués à la guerre ». Pour éviter des erreurs fréquentes et dont, pour ma part, j'ai vu en France des exemples douloureux, on se mit en mesure de pouvoir reconnaître d'une façon certaine sur le champ de bataille les cadavres défigurés. A cet effet, chaque homme reçut une médaille de forme spéciale qu'il doit toujours porter au cou et où son nom était gravé. Mais ce qui témoigna le mieux de la sollicitude de l'autorité militaire pour les troupes, ce fut la mesure qui permit à celles-ci de se servir du télégraphe pour correspondre avec l'Allemagne.

En France, quand un homme part en expédition, on ne s'inquiète que médiocrement des relations qu'il peut entretenir avec son pays. On l'isole dans le devoir. En Allema-

gne, au contraire, on s'étudie à multiplier les liens qui l'attachent à sa patrie et à sa famille. Une des préoccupations de l'état-major a donc été de mettre la correspondance télégraphique, si coûteuse quand il s'agit de l'Extrême-Orient, à la portée des simples soldats. Il a fallu pour cela des négociations laborieuses avec les compagnies, et ce n'est que grâce à un travail colossal, très savant et très compliqué, qu'on est arrivé à abaisser, pour la troupe, jusqu'à la modique somme de 3 fr. 70 c. le prix des dépêches que les particuliers payent 80 ou 100 fr., tout au moins et quelquefois beaucoup plus. Le système est si curieux qu'il vaut la peine d'être esquissé.

Le ministère de la guerre a commencé par dresser un premier dictionnaire très soigneusement fait et contenant 99 nouvelles ou phrases résumant toutes les aventures et accidents qui peuvent arriver à un soldat en temps de guerre. Comme ces aventures sont forcément en nombre restreint : récompense,

croix, mise à l'ordre du jour, maladie, opération, bataille, les 99 phrases ont amplement suffi aux besoins. Chacune d'elles a été accompagnée d'un numéro d'ordre. De son côté, chaque soldat a reçu, en partant, un numéro télégraphique indiquant son nom, en même temps qu'il a laissé l'adresse exacte de la personne avec laquelle il voulait correspondre. Une fois en Chine, voici comment les choses se passent : Je suppose que le fusilier Hoffmann, n° 0,145, veuille télégraphier à son père, demeurant à Stettin, rue Karl, 20, la nouvelle n° 17 : « J'ai reçu une blessure insignifiante. Je sortirai bientôt de l'hôpital. » Il n'a qu'à écrire ces deux nombres : 0,145—17. Le télégramme ainsi conçu est porté au bureau postal du corps expéditionnaire. Là, il est transformé et réduit à une plus simple expression. Dans un second dictionnaire, énorme celui-là, et qui a dû donner beaucoup de mal à constituer, l'employé cherche les chiffres 0,145—17. Quand il a mis la main dessus, il trouve, en

regard, un seul mot, comme par exemple : *Astalogos*. C'est ce mot qu'il envoie à Berlin, avec beaucoup d'autres mots semblables qui résument d'autres télégrammes.

A Berlin, l'employé des postes en recevant le mot : *Astalogos*, ouvre, à son tour, un troisième dictionnaire et, en regard d'*Astalogos* il lit le nombre 0,14517 dont les deux derniers chiffres lui donnent la nouvelle à transmettre.

Dès qu'il est en possession de la nouvelle, il cherche, dans un quatrième dictionnaire, celui des « numéros de soldats », le nom du signataire en même temps que l'adresse du destinataire indiqué au moment du départ. Finalement, il envoie au clair la dépêche suivante :

Monsieur Hoffmann père,

Karlstrasse, 20, Stettin.

Blessure insignifiante. Sortirai bientôt de l'hôpital. HOFFMANN.

L'envoi de la dépêche n'a, comme je l'ai

dit, coûté au soldat que la somme minime de 3 fr. 70 c. Ces combinaisons ingénieuses ont été imaginées, ces énormes dictionnaires ont été fabriqués uniquement pour permettre aux pauvres familles allemandes de recevoir toutes fraîches des nouvelles de leurs enfants.

Le soin extrême du détail qu'indique cette organisation télégraphique, la fertilité de la conception, la sûreté de l'exécution, on les retrouve à un plus haut degré encore dans l'établissement de la grande base commerciale et militaire indiquée par M. de Richthofen. A l'intérieur de l'immense golfe de Kiao-Tchéou, sur la côte Est, tout de suite après le goulet se trouvent les deux ports allemands, le grand et le petit, placés à côté l'un de l'autre. Les collines modérément élevées qui les entourent, permettent la construction de bonnes batteries de défense. Le pays est accidenté et il est facile de cacher dans des fonds les poudrières et les magasins. La rade n'offre pas de difficultés

pour le dragage. Déjà, on a obtenu des profondeurs de dix, douze et quinze mètres.

J'ai sous les yeux une photographie des ports de Kiao-Tchéou. Le petit port est à peu près terminé. On y voit quantité de caboteurs et de barques de pêche. Au nord, le môle extérieur s'étend jusqu'à un vaste débarcadère; à l'ouest, un autre môle va s'appuyer à une série de récifs. Le grand port, entreprise gigantesque, se dessine mieux sur la photographie. A gauche, on aperçoit un bout du chemin de fer du Chan-Toung et, au bas de son talus, la petite ligne Decauville qui mène aux carrières d'où l'on tire les matériaux des constructions et des bâtiments; au premier plan, un vaste espace couvert d'eau, déjà enfermé dans une digue; espace qu'on doit assécher et combler et où l'on construira des magasins; au delà, le grand port avec son immense jetée circulaire qui le sépare de la baie; plus loin, enfin, la baie entourée de coteaux pointus.

Au sud, non plus sur la baie, mais au bord de la mer, en un endroit où probablement un ennemi qui voudrait prendre à revers les ports allemands pourrait débarquer, se trouve Tsing-Tau. Ici, on se croirait volontiers en Europe. Mes photographies montrent la rue Bismarck et la rue Frédéric. Elles ne dépareraient pas un faubourg de Berlin. La vue générale représente à gauche un phare et le fond du golfe où un grand paquebot a jeté l'ancre; au bord de l'eau, une caserne d'artillerie, puis une petite ville allemande avec son palais du gouvernement, son lazaret et son église; au second plan, une haute colline couronnée d'un sémaphore ; à droite, la route de Haï-Po, très large et très blanche, qui serpente dans la plaine et se perd derrière une hauteur.

C'est à Tsing-Tau qu'a été établie la direction du port, les services du pilotage, du balisage, etc. Les plans de Kiao-Tchéou, adoptés définitivement en 1899, sont aujour-

d'hui presque entièrement exécutés. Les travaux ont été confiés à une maison de Hambourg. Le petit port, fermé par deux môles, l'un au nord, l'autre à l'ouest, contient un appontement-débarcadère long de 160 mètres, large de 12, construit en fer, sur piliers massifs avec trois voies ferrées. Une cale de halage pour la réparation des canots à vapeur, jonques et allèges a été installée dans le sud. La jetée qui entoure le grand port, appuyée sur le rocher Riff et sur l'île Hafen a trois mille mètres de longueur. Elle forme, dans la baie, un grand demi-cercle. A son abri, au nord-ouest, la marine établira de grandes cales de construction, des ateliers, un dock flottant, etc. Dès aujourd'hui, pour hâter l'achèvement des travaux commencés, un débarcadère en fer de 115 mètres de long, où les navires viennent décharger le béton, la pierre, le mortier, etc., a été bâti, au nord de l'île Hafen. Le grand port et le chenal d'entrée seront creusés à 10 mètres. On complétera

l'installation par deux vastes terre-pleins : l'un contiendra d'immenses parcs à charbon; l'autre servira à l'accostage des grands vapeurs.

Dans les vallons qui entourent Tsing-Tau, on a construit déjà une grande poudrière qui couvre un espace de 3,000 mètres et trois édifices analogues pour les projectiles, cartouches, coton-poudre, etc.; sur la colline Iltis, deux casernes en belles pierres de taille avec vérandas, pavillons pour la cuisine et le service; entre le Bismarckberg et le Signalberg, des baraquements; en ville, deux casernes encore, un mess pour les officiers, des écuries, ambulances, etc. Ces établissements militaires prouvent que les fortifications et les batteries qu'on se garde de faire apparaître sur les cartes n'ont point été oubliées dans le programme.

Tous les travaux sont exécutés ou dirigés par des Allemands. Dès que les plans ont été arrêtés, la marine a envoyé à Kiao-Tchéou un nombre considérable d'ouvriers

volontaires pris dans les arsenaux de Kiel, Wilhelmshafen et Danzig. En même temps qu'eux sont parties quelques séries de machines-outils achetées à l' « Allgemeine Electricität Gesellschaft », possédant chacune un électro-moteur. Ces machines, dont le poids est relativement faible, peuvent être facilement déplacées et transportées près des pièces lourdes à travailler. Comme avec elles, les appareils de transmission et les arbres n'existent plus, il n'est pas besoin, pour les loger, d'édifices robustes et coûteux.

Le mouvement commercial de Kiao-Tchéou commence à devenir important. Outre les navires de guerre et les quatre contre-torpilleurs de la défense mobile (350 tonnes), que je ne compte pas, le port allemand a reçu, dans la période d'octobre 1899 à octobre 1900, 182 vapeurs, dont 140 allemands, 22 anglais, 10 japonais, 5 russes, 3 chinois, 1 norvégien et 1 autrichien. A cela il faut ajouter 6 voiliers allemands, 3 américains, 1 danois. Les jonques,

très nombreuses toujours, ne sont pas comprises dans le total.

Ainsi, dans le court espace de trois ans, l'Allemagne a su prendre pied en Chine et de telle sorte qu'on ne pourra plus l'en déloger; elle est parvenue à créer un port achalandé, à bâtir une petite ville, à la peupler d'Allemands, à l'entourer d'ouvrages de défense, à construire des chemins de fer et des routes, à organiser des ateliers de réparation et de construction pour les navires, à exploiter les richesses du territoire autrefois choisi par M. de Richthofen et qu'elle s'est fait concéder. En l'espace de vingt ans, elle a réussi à accaparer une bonne partie du commerce de l'Extrême-Orient, à devenir, pour l'Angleterre elle-même, une concurrente plus que redoutable, à entretenir entre l'Inde, le Siam, la Chine et le Japon une flotte de plus de 600 caboteurs, à ouvrir à ses industries des débouchés nouveaux dont il est impossible, à l'heure actuelle, de mesurer toute l'importance, à nouer des rela-

tions chaque jour plus étroites avec le monde jaune, à travailler fructueusement à la conquête pacifique de la Chine. N'est-ce pas là un exemple à méditer de politique coloniale et commerciale ?

LETTRE XII

La marine thermomètre. — Causes profondes. — Caractère grandiose des entreprises. — L'*Allgemeine Electricität Gesellschaft*. — Un atelier de 28,000 mètres. — L'armée et la marine. — Situation des officiers dans le monde. — Le monde militaire et le monde industriel. — Mésaventure d'un colonel. — Mises à la retraite. — Le cabinet d'un amiral. — L'armée socialiste. — Opinion d'un grand industriel. — Un parti nécessaire. — Les soldats. — La vie de famille. — Petites cabines et petits drapeaux. — Une princesse, un souverain, un constructeur et un bateau. — La jeunesse. — La vie sérieuse. — La brasserie. — Les fiancés. — Un monde à part. — On ne veut pas annexer l'Autriche. — Souvenirs du passé. — Les forces morales.

Paris. Octobre 1900.

J'ai tenté, dans ces quelques lettres, de donner une idée du développement extraordinaire que, dans ces dernières années, avaient pris la marine militaire et la marine marchande de l'Allemagne, notant seulement les faits importants, traçant seulement les grandes lignes. Si incomplète que soit cette esquisse, peut-être a-t-elle pu permettre de

mesurer les progrès accomplis en un temps relativement court par nos voisins d'outre-Vosges. La marine est, à ce point de vue, un excellent thermomètre. Sa prospérité ou sa décadence sont toujours les signes certains de la décadence ou de la prospérité d'un pays.

L'Allemagne s'est transformée comme sa marine et en même temps qu'elle. Cette nation, que nous avons connue autrefois morcelée, divisée en petits États antagonistes, en nationalités jalouses, s'est passionnée pour son unité. En même temps, ses mœurs, son caractère, sa façon d'être et d'agir ont changé profondément. Elle est devenue active, pratique, industrieuse et envahissante. La vie sociale y a pris une incroyable intensité. Sa population a augmenté ; sa capitale a doublé le chiffre de ses habitants ; ses villes anciennes ont été prolongées par des villes nouvelles qui les ont presque noyées dans la masse de leurs constructions ; ses négociants se sont établis dans les cinq parties du monde ; ses

vaisseaux ont promené son pavillon sur toutes les mers.

Un tel changement ne peut qu'avoir des causes profondes, à la fois matérielles et morales. La première, il faut bien le dire, c'est la guerre de 1870. Cette guerre a donné à l'Allemagne conscience de sa force. Elle a démesurément développé ses ambitions. Le souvenir en est resté vivace, aussi présent à tous les esprits que le premier jour. D'innombrables monuments le rappellent : colonnes, statues, trophées de toutes sortes. Quand des dissentiments éclatent entre les différents États de la Confédération : protestants ou catholiques, c'est à ce souvenir qu'on se réfère pour les apaiser. Aussitôt, les haines se taisent, les colères tombent. « Il est, disait un Allemand, le ciment qui lie les pierres de l'édifice. »

Il n'est pas seulement un instrument de cohésion. Il est aussi un stimulant pour le patriotisme. Après que l'Allemagne eut vaincu la France et qu'elle se fut agrandie

de nos provinces, elle voulut justifier sa victoire; montrer qu'elle était digne du premier rang. Peu à peu se forma chez elle un esprit public. J'entends par là que certaines idées devinrent communes à tous les partis, à toutes les classes de la société et à tous les citoyens. La principale fut que l'Allemagne devait devenir, en toutes choses, la plus grande des nations: la plus grande aux points de vue militaire, maritime, scientifique, industriel. Cette idée hante aujourd'hui tous les esprits: celui du socialiste comme celui du réactionnaire agrarien ; celui du dernier homme de peine comme celui du chancelier de l'empire. Vous la retrouvez dans les livres des historiens comme dans les chansons populaires; dans les prospectus des maisons de commerce comme dans les comptes rendus qu'adressent à leurs actionnaires les conseils d'administration. C'est la pensée nationale. Et, seule, elle peut rendre raison du prodigieux effort accompli.

Cet état d'esprit étant celui de tout le

peuple, il est naturel que les Allemands cherchent à imprimer à toutes leurs œuvres, industrielles, maritimes ou militaires un caractère grandiose et imposant. Ils y réussissent souvent. J'en citerai un exemple. Ma première visite à Berlin a été pour l'Allgemeine Electricität Gesellschaft. Cette immense usine, divisée en plusieurs parties, occupe à elle seule 16,000 ouvriers. Je n'oublierai jamais l'impression que j'ai éprouvée en entrant dans son atelier principal, espace énorme de 28,000 mètres carrés où travaillent à la fois 5,000 ou 6,000 hommes. A différents endroits s'élèvent de grands bureaux de bois blanc devant lesquels sont assis des surveillants ou des comptables. Le silence est absolu : les machines et les hommes ne font aucun bruit. De là, un petit chemin de fer, construit par l'usine et qui passe sous un quartier de Berlin, conduit à un autre atelier d'où sortent par an 15 millions de lampes électriques. On sent que, partout, règne une discipline sévère. La fa-

brication semble réglée comme la charge en douze temps. C'est bien une armée industrielle qu'on a sous les yeux. Les concierges, quand on passe, se redressent et font le salut militaire.

Tous les efforts se tournent aujourd'hui vers la marine. On se croit les maîtres en Europe ; on essaye de devenir les maîtres du monde. Si l'on ne rêve pas encore les expéditions lointaines, on veut au moins conquérir les marchés extérieurs, en chasser les concurrents étrangers, imposer aux peuples neufs l'usage des produits allemands. Les maisons de banque y aident de toute leur puissance. Mais les apôtres les plus redoutables de cette propagande sont encore les commis voyageurs. Il n'en est pas de plus entreprenants, de plus actifs, de plus opiniâtres et de plus habiles dans l'univers entier. Il faut dire que tout Allemand, quels que soient son rang et sa situation, devient, dès qu'il s'agit de l'industrie nationale, sinon commis voyageur au moins agent commer-

cial. Son patriotisme le transforme. Le directeur d'un grand chantier italien, qui est en même temps un personnage politique considérable, me racontait, à ce propos, une anecdote typique. Un souverain de la presqu'île des Balkans lui avait commandé un bateau de guerre pour la navigation du Danube. Le directeur du chantier, son plan terminé, conformément aux indications données, était allé le porter lui-même à son client royal. Reçu à la cour avec les égards que méritait sa double situation de membre des assemblées législatives et de grand industriel, il avait été invité à déjeuner au palais. On devait signer le marché au dessert. Malheureusement, à ce déjeuner, assistait aussi une princesse allemande en voyage ou plutôt en visite officielle. Il fut question du bateau. Aussitôt, la princesse fit un soubresaut et, s'adressant au souverain avec une véhémence extraordinaire : « Comment, sire, vous commandez des bateaux aux Italiens ?... Les Italiens ne savent pas

construire ; on ne construit bien qu'en Allemagne... » Et la voilà partie sur les mérites des chantiers Vulcan, Germania, Schichau, Neptun, etc.... En vain le constructeur proteste, le souverain se défend : la princesse est si ardente, si menaçante parfois, si éloquente tout le temps, que le souverain finit par céder. On déchire le marché et le pauvre constructeur rentre chez lui les mains vides. « Ne trouvez-vous pas cela excessif, me disait-il, venant de la part d'une alliée ? »

L'exaltation de ce patriotisme fait naturellement, à la marine et à l'armée, une grande place dans la société. On regarde la première comme l'instrument principal de la prospérité future ; la seconde comme la gardienne de la prospérité actuelle, comme la grande ouvrière de la résurrection nationale. Tout le monde se dit que, sans elles, l'Allemagne n'existerait pas ou n'aurait pas d'avenir. On sait gré à la marine de ce qu'elle fera ; on est reconnaissant à l'armée de ce

qu'elle a fait. Toutes deux sont l'expression vivante de la puissance du pays.

Les officiers en activité ont le pas sur tous les fonctionnaires. Les officiers de réserve jouissent aussi d'une grande considération. La plupart sont de petits nobles : des hobereaux. Mais ce n'est pas à leur origine qu'ils doivent le respect dont on les entoure. C'est plutôt à la sélection qu'ils pratiquent eux-mêmes à chaque promotion. On sait qu'aucun officier, soit dans l'armée, soit dans la marine, ne peut passer à un grade supérieur sans l'assentiment de ses compagnons d'armes. S'il est refusé, il doit donner sa démission. La conséquence de cette habitude, c'est que le corps des officiers est considéré, avec raison d'ailleurs, comme une élite.

A un certain point de vue, ces officiers se ressemblent tous. Ils ont le même esprit, on pourrait dire la même âme. Leurs uniformes diffèrent quelquefois, leurs opinions et leurs idées ne diffèrent jamais. Leur façon de penser est identique et elle est réglemen-

taire. Cela ne les empêche pas d'être très au courant des choses, instruits de leur métier, ou même savants. Ils sont, avec cela, très hommes du monde et de politesse raffinée. On les traite durement, comme eux-mêmes traitent les soldats, quels que soient leur situation et leurs grades. Aux grandes manœuvres navales d'il y a trois ans, pour des fautes, paraît-il, assez légères, deux contre-amiraux ont été invités à quitter le service. L'été dernier il y avait à Brême un vieux colonel, couvert de blessures, qui s'était fort distingué dans la guerre de 1870. Un jour il reçut du ministère de la guerre une dépêche ainsi conçue: « Désirez-vous aller en Chine? » Naïvement il répondit: « J'aime mieux rester à Brême. » Le lendemain il était mis à la retraite.

Cette sévérité de mœurs entretient l'esprit militaire, oblige tout le monde au travail et au devoir. C'est la mise en pratique de cette maxime que le major Kaulbars disait être la règle de l'organisation allemande: « L'armée

doit être prête à la guerre à toute heure. »
Les intérieurs des administrations militaires affectent la simplicité la plus grande. Quand je rendis visite à l'amiral de Kœster, préfet maritime à Kiel, inspecteur général de la flotte, je le trouvai dans une petite chambre très claire et très propre à la vérité, mais sans tapis et presque sans meubles : un bureau en pitch-pin d'un côté, un petit canapé rouge dans un angle, une petite table carrée au milieu, sur l'appui de la fenêtre, un chandelier de cuivre très brillant, qui avait la forme de nos chandeliers de cuisine. Rien de plus. Cette absence de luxe n'était pas sans caractère.

Un instant on a pu croire que le développement industriel, en attirant l'attention publique sur les questions économiques, allait faire perdre à l'armée un peu de son importance sociale. Il n'en fut rien. L'armée garda son prestige et il semble même que ce prestige n'ait fait qu'augmenter avec le temps. Un petit officier, qui n'a souvent, comme on

dit, que la cape et l'épée, est plus considéré et mieux vu que n'importe quel civil maître d'une grande fortune. Le rêve de toutes les jeunes filles des hautes classes est d'épouser un officier, même n'appartenant pas à la noblesse. L'épée anoblit. Et cela tient à cette idée, ancrée dans toutes les têtes, que c'est à l'armée que le pays doit sa richesse, sa prospérité actuelle et son rayonnement dans le monde.

Tous les citoyens, au moins en Prusse, sont imprégnés d'esprit militaire et façonnés par cette éducation militaire dont Kaulbars, dans un beau livre, a dit qu'elle développait à la fois l'esprit d'initiative et l'esprit de discipline. Le parti socialiste lui-même est organisé comme l'armée. Je n'ai pas vu de socialistes en Allemagne, mais je puis rapporter les choses assez curieuses que m'a dites à leur sujet un des industriels de Berlin qui emploie le plus d'ouvriers.

« Tous mes hommes, m'expliquait-il, sont socialistes révolutionnaires. Ils votent et

manœuvrent comme un régiment. Mais le parti socialiste révolutionnaire n'est plus aujourd'hui ce qu'il était autrefois. De plus en plus, il tend à devenir un parti d'opposition politique et à ne rester révolutionnaire et socialiste qu'en théorie. Il remplace les partis d'opposition que Bismarck a dispersés et écrasés. A ce point de vue, il rend des services. Dans un pays comme le nôtre, où le gouvernement risquerait facilement de tomber dans l'autocratie, une opposition toujours en éveil et toujours prête à l'attaque est nécessaire.

« Pour le moment, nous ne craignons rien du parti socialiste. La situation est prospère. Il faudrait, pour le rendre dangereux, le chômage et la misère. Le meilleur moyen de résoudre provisoirement la question sociale, en attendant une solution définitive qui n'arrivera peut-être jamais, c'est de développer l'industrie et le commerce ; de soutenir victorieusement la concurrence étrangère ; de conquérir chaque jour de nouveaux débou-

chés ; de triompher, enfin, fût-ce au prix de beaucoup de peine et même de beaucoup de sacrifices, dans cette lutte pour la vie que la civilisation rend de plus en plus âpre et de plus en plus violente. La prospérité du commerce et de l'industrie donne aux masses ouvrières le travail et le bien-être. Quand il y a du pain dans toutes les huches et de l'argent dans toutes les tirelires, les révolutions ne sont plus à craindre et les utopies ne séduisent personne.

« Nos ouvriers socialistes sont les plus disciplinés et les plus laborieux. Ils se déclarent internationalistes, mais ils se considèrent comme des maîtres et ils regardent les socialistes des autres nations comme des disciples ou mieux comme des enfants à l'école. Au fond, ils restent patriotes et Allemands. Si, encore une fois, l'Allemagne, soit pour l'attaque, soit pour la défense, les appelait sous les drapeaux, ils seraient les premiers à prendre le fusil et à faire leur métier de soldats. »

Ainsi parla ce grand industriel. Son opinion m'a paru curieuse à rapporter. Quant à la vie de ces ouvriers, elle paraît très familiale. Comme les petits bourgeois, ils s'en vont tous, le dimanche, en été, avec leurs femmes et leurs enfants, dans une forêt près de Berlin ou au bord des lacs, qui sont nombreux dans le pays. Ils y passent la journée à boire de la bière, à manger des saucisses et à chanter des chœurs. A l'entrée de toutes les grandes villes, on aperçoit d'immenses enclos remplis de petites cabines de bois peintes en noir et à peine plus grandes que les maisons roulantes de nos bergers. Devant la cabine est un petit jardinet et, au milieu du jardinet, se trouve un grand mât, au sommet duquel flotte un drapeau. Chacune de ces cabines appartient à une famille de petits bourgeois ou d'ouvriers. Là, encore, ils passent les jours de fête et les dimanches. Quand je traversai l'Allemagne, Liebknecht venait de mourir. La plupart des drapeaux étaient en berne.

Dire que les Allemands sont meilleurs pères de famille et plus vertueux que nous serait absurde. La vertu est répartie, à doses à peu près égales, entre les nations civilisées. Il est certain, cependant, que les Allemands mettent à cacher ou à dissimuler leurs défauts et leurs vices le même soin et la même application que nous mettons à étaler les nôtres. Ce qu'on appelle le demi-monde n'apparaît pas à Berlin, encore moins dans le reste de l'Allemagne. Les jeunes gens qui veulent s'amuser vont à Vienne, à Londres, à Paris, où ils n'ont pas à craindre l'intervention brutale de la police dans leurs affaires privées. Mais le nombre des jeunes gens qui veulent s'amuser est restreint. Comme tout le reste de la population, ils ont la passion du travail et la fièvre de l'action. Ils se marient dès qu'ils ont l'âge d'homme. C'est même un trait caractéristique de l'Allemagne moderne que ce sérieux et cette énergie des générations nouvelles. Peut-être les ont-elles puisés au collège où elles sont élevées

comme à la caserne. Si, par hasard, après les vacances, l'enfant ne rentre pas au jour dit et à l'heure dite, on le condamne à recommencer sa classe : il perd un an. La plus grande distraction des jeunes gens est celle de tout le monde : la brasserie. On y arrive de bonne heure ; on la quitte tard. Souvent le fiancé y amène sa fiancée. Ils s'assoient l'un près de l'autre, la main dans la main. La fiancée boit de la bière ; le fiancé boit de la bière et fume une longue pipe. A minuit, ils se séparent sans avoir échangé une parole.

La masse de la population est ardemment protestante. C'est même pour cela qu'elle repousse avec énergie l'idée d'une annexion possible des provinces allemandes de l'Autriche. Ces provinces sont catholiques et leur réunion à l'empire changerait la majorité du Reichstag. Que deviendrait alors l'hégémonie de la Prusse ? Mais ce protestantisme ombrageux n'empêche pas le monde juif d'exercer sur les affaires, et même sur la

politique, une influence considérable. Quand on dit le monde juif, c'est une façon de parler. Tous les juifs de Berlin sont convertis, et depuis longtemps. Cependant, ils forment une caste à part et ne se marient qu'entre eux. Personne ne songe ni à les dépouiller, ni à les persécuter. Les haines religieuses, bien que vivaces comme partout, sont noyées dans le grand courant patriotique.

C'est ce patriotisme qu'on s'efforce de tenir en haleine, de raviver par tous les moyens. Si, aujourd'hui, on rebâtit à grands frais tant de vieux burgs avariés et tant de châteaux détruits, ce n'est point par passion archéologique : c'est pour faire revivre, aux yeux de l'Allemagne actuelle, les grandeurs de l'Allemagne d'autrefois, pour rendre visible et palpable une histoire glorieuse. Les architectes chargés de la besogne ne s'efforcent pas, comme chez nous, de conserver ce qu'ils peuvent des ruines confiées à leurs soins. Franchement, mais avec une conscience et une science remarquables, ils re-

construisent, sur les plans anciens et d'après les dessins anciens, les édifices disparus. Aussi le pays se couvre-t-il de vieux monuments qui sont tout neufs. On ne se préoccupe point de la poésie du passé ; on ne cherche qu'à évoquer de grands souvenirs. La forteresse de Marienbourg a été restituée de la sorte. Et c'est ce qui faisait dire à l'artiste éminent qui voulait bien m'y servir de guide cette phrase étonnante en tout autre pays que l'Allemagne : « Je voudrais vous montrer notre grande salle des fêtes où le grand maître de l'ordre teutonique a reçu la reine de Danemark en 1345 : malheureusement, elle est en construction. »

La résurrection du moyen âge, la glorification de l'époque actuelle échauffent les cœurs, exaltent les imaginations et enflamment l'âme nationale. C'est bien d'âme nationale qu'il faut parler quand un certain idéal devient celui de tous les partis et de tous les citoyens. Cette tension d'esprit perpétuelle d'une nation entière vers la puissance

et l'hégémonie explique la spontanéité de ses progrès : les villes agrandies, l'industrie subitement florissante, la marine créée, le pavillon promené par le monde. L'Allemand, pris en soi, n'est pas un être supérieur aux autres hommes, plus intelligent ou mieux doué de facultés exceptionnelles. Mais il a le sentiment profond de la solidarité ; il est entretenu dans la volonté de faire sa patrie forte et dominatrice. Les grandes idées désintéressées ont seules le don de passionner les foules et de les élever au-dessus d'elles-mêmes. Ce ne sont pas les forces intellectuelles, ce sont les forces morales qui sont appelées à gouverner l'univers.

APPENDICE

Lettre sur la Marine italienne

SPEZIA

Arsenaux neufs et arsenaux vieux. — Influence du dehors. — Le port et la rade de Spezia. — Un golfe qui est un arsenal. — Les officiers italiens jugés par nos officiers; écho de Toulon. — Les arsenaux italiens. — La défense des côtes. — Les marins défendent le littoral. — L'inscription maritime. — La marine industrielle. — Les ouvriers manquent. — La cuve d'expériences. — L'Autriche à Spezia. — La *Regina-Margherita*. — L'offensive et la défensive. — Un monstre d'acier. — Un tir de torpilles. — Les torpilleurs chez eux. — Le sous-marin italien. - La marine italienne.

Que le grand arsenal italien soit mieux aménagé que les nôtres, mieux entendu dans ses dispositions principales, mieux adapté aux besoins actuels, cela n'a rien d'étonnant : il est jeune; il date de trente ans à peine; il est né pour ainsi dire avec la marine moderne. Nos arsenaux ont un défaut : c'est

d'être vieux. La marine à voiles y était admirablement installée. Mais quoi? Il a fallu y faire entrer peu à peu et tant bien que mal tout l'énorme outillage, tout le prodigieux appareil de l'électricité et de la vapeur. Les locaux se sont trouvés ou trop petits, ou mal disposés, ou trop faibles pour supporter l'effroyable poussée des machines; les bassins trop courts pour la longueur de plus en plus grande des navires. De nouveaux engins ont apparu, comme la torpille, dont il était impossible, il y a cinquante ans seulement, de prévoir l'existence et dont le seul emmagasinage a nécessité de vastes espaces. Faute de pouvoir faire table rase de l'usine navale tout entière, on a dû s'ingénier à chercher des arrangements et des accommodements qui permissent aux constructions du temps passé d'abriter les inventions du temps présent. Le problème était presque aussi difficile à résoudre qu'il l'aurait été s'il avait fallu faire tenir nos dépôts de locomotives dans les écuries de nos anciens maîtres de poste;

aussi n'a-t-il pu être résolu qu'à demi. Ce qui a fait la puissance et la force de nos pères nous est devenu un embarras et un fardeau.

Les nations neuves ont cet incomparable avantage de n'être point gênées dans leur développement par les entraves du passé; de pouvoir se servir de l'expérience de leurs aînées; de ne trouver aucun obstacle à réaliser les derniers progrès accomplis. C'est ce qui est arrivé à l'Italie quand elle a voulu créer une marine. Elle a eu le champ libre, la table rase. Elle en a merveilleusement profité. L'arsenal de Spezia est admirable. Tout a pu y être combiné en vue des nécessités du temps présent et des exigences de la science et de l'industrie modernes. Dans les dispositions générales du plan, dans l'aménagement des intérieurs, surtout, peut-être, dans la propreté méticuleuse de l'ensemble, il m'a semblé reconnaître l'influence de l'Allemagne. Mais l'Allemagne n'a jamais en vue que l'utilité. L'Italie y ajoute la magnificence. Les rues de l'arsenal, bordées de

grands arbres, ressemblent aux avenues d'une demeure royale; les ateliers et les magasins ont des allures de palais. On se sent dans la patrie de Michel-Ange. Jamais marine, je crois, n'a été logée dans un décor plus somptueux.

Spezia, d'ailleurs, est un des plus beaux ports de la Méditerranée. La rade, immense, a la rondeur d'une coupe. Elle s'ouvre largement sur la mer, mais une digue à fleur d'eau la ferme et la protège. Invisible, cette digue se devine seulement à la ligne d'écume blanche que tracent les vagues en se brisant contre elle. Deux passes sont ménagées à ses extrémités, pour permettre l'entrée et la sortie des navires. A droite, des hauteurs pittoresques, semées de verdure et de rochers, s'étendent jusqu'à ce petit port de Porto-Venere, que pendant tant de siècles se disputèrent les Génois et les Pisans; à gauche, on aperçoit de hautes montagnes où les carrières de marbre de Carrare dessinent de longues taches claires; plus loin,

les sommets couverts de neige des Apennins. Le premier plan est occupé par une belle promenade, plantée de palmiers. Et l'eau est si profonde et si calme que les plus gros cuirassés viennent s'amarrer à leurs coffres tout près du bord.

Cette rade est pour ainsi dire une dépendance de l'arsenal. Dans chacune de ses criques ou de ses anses, on a logé un établissement de la marine : ici, le magasin des torpilles; là, le réglage des torpilles; là, un polygone; là, une poudrière. Quant à l'arsenal lui-même, il est complètement séparé de la ville, et les marins se félicitent beaucoup de cette disposition. Un canal très large et très profond, où les embarcations circulent, l'entoure comme, autrefois, un fossé rempli d'eau entourait les forteresses. On n'y accède que par des ponts de bois. Outre que le canal protège l'arsenal contre les vols de matières (qu'on jette parfois pardessus les murs), il permet l'entrée et la sortie de chalands, canots à vapeur et à voi-

les, bugalets, etc., et il sert ainsi à désencombrer le port militaire.

Je ne saurais trop dire avec quelle grâce et quelle exquise urbanité j'ai été reçu par les autorités maritimes et combien M. le ministre de la marine, en m'autorisant à visiter tout l'arsenal et tous les navires, s'est montré, en cette occasion, aimable pour moi. Je tiens à lui en exprimer ma reconnaissance. M. l'amiral Marchese a bien voulu m'accompagner et me guider dans toutes mes courses à travers la rade et le port de guerre, entouré de tous ses chefs de service. Ces messieurs et lui ont mis à me renseigner et à répondre à mes questions une inépuisable complaisance. Cela me conduit à vous dire un mot du personnel de la flotte. Tous nos amiraux comme tous nos officiers, lors de la visite de Toulon, ont été frappés des progrès énormes accomplis par lui dans ces dernières années. Leur impression est que la marine italienne compte aujourd'hui des officiers d'une instruction très profonde, très solide

et d'une grande distinction. Une seule chose leur manque, dont ils conviennent eux-mêmes. Ils ne naviguent pas assez. Question d'argent. Le charbon est cher. Les sorties de l'escadre sont coûteuses et l'Italie est économe.

A l'exemple de la France, l'Italie a organisé sur ses côtes l'inscription maritime. Beaucoup de ces messieurs le regrettent. Ils disent que si elle leur fournit un nombre de marins suffisant, elle ne leur donne pas assez d'ouvriers. La marine devient de plus en plus industrielle. Les vaisseaux sont des usines flottantes. Le personnage le plus important de l'équipage, c'était le gabier autrefois; c'est le mécanicien aujourd'hui. Or, l'inscription maritime n'est pas riche en « spécialités ». Les hommes qu'elle envoie à bord sont, pour la plupart, très ignorants des machines. Il faut faire leur éducation. Quand cette éducation est faite, ils quittent le service. On se demande, en Italie, si le système allemand n'est pas le meilleur. Il

consiste à enrôler, en même temps que les gens du littoral destinés à devenir matelots de pont, les ouvriers de l'industrie : chauffeurs, mécaniciens, électriciens, etc., et à les donner à la flotte. Il est vrai qu'il faut les transformer en marins. Mais on prétend là-bas qu'il est plus facile d'habituer un homme à la vie du bord et aux mouvements de la mer que de lui apprendre à conduire une machine et à surveiller une chaudière.

Spezia est formidablement armée : toutes les hauteurs qui l'entourent sont hérissées de batteries. Naturellement, c'est l'amiral, préfet maritime, qui commande en chef. Toutes les troupes sont sous ses ordres. L'Italie a écouté les conseils, que nous n'avons pas écoutés en France, de M. de Moltke et de Gambetta : elle a confié à la marine, seule, la défense de ses arsenaux et de ses côtes. Les batteries sont servies par des hommes de l'inscription maritime, qui ne naviguent pas ou ne naviguent plus. Ils ont à leur tête des officiers de vaisseau. A Rome

comme à Berlin, on a pensé que la lutte de la terre contre la mer n'était qu'une forme de combat naval; que les marins, seuls, étaient aptes à le diriger; que, seuls, ils pouvaient deviner la manœuvre d'un navire, reconnaître sa nationalité, se servir des engins de la défense des côtes qui sont les mêmes que ceux du bord. A Berlin comme à Rome, on a eu raison. Et cette organisation a, de plus, en Italie, un avantage: elle permet d'utiliser les hommes de l'inscription maritime qui, en temps de guerre, ne seraient pas incorporés dans l'armée de terre et que, faute de place, on ne pourrait embarquer dans les escadres.

Spezia est, d'ailleurs, le plus important, on devrait presque dire le seul arsenal de l'Italie. La Maddalena n'est qu'un point d'appui stratégique; Naples manque d'espace et d'air; Tarente n'est qu'à moitié construit; Venise est bien à l'étroit dans les anciennes constructions des Doges. C'est donc à Spezia que sont concentrés les principaux or-

ganes de la défense navale. Parmi les plus intéressants, il faut citer « la cuve d'expériences ». J'avais vu un établissement semblable à Bremerhaven, où il est connu sous le nom d'*Experimental Dock*. Mais on ne peut pas le comparer à l'italien. Celui-ci est véritablement magnifique. Il doit servir, comme on sait, à étudier la forme à donner au navire, la résistance des carènes et des hélices, tous les problèmes, enfin, qui se rattachent à l'architecture navale. Le matériel se compose d'une énorme cuve à fondre la paraffine, de moules en plâtre où la paraffine est coulée, d'une machine ingénieuse et compliquée qui donne au modèle en paraffine la forme exacte du navire qu'on veut construire, enfin d'un canal d'eau filtrée de 150 mètres de long environ et de 6 mètres de large, au-dessus duquel roule un chariot mû par l'électricité. Sous ce chariot, chargé d'appareils enregistreurs, on attache le modèle en paraffine et, au bout de quelques courses sur le canal, on arrive à constater, d'une

façon rigoureusement mathématique, les qualités ou les défauts du bâtiment projeté. On évite ainsi bien des erreurs, bien des fautes souvent irréparables. Quand ensuite on passe à l'exécution, on sait ce que l'on fait et où l'on va. En outre, on parvient à éclaircir beaucoup de questions encore obscures. C'est un très grand ministre de la marine, Brin, qui a doté l'arsenal de Spezia de la cuve d'expériences. Il l'a logée dans un palais. Je n'ai jamais vu d'installation plus belle, plus vaste, mieux comprise. Tous les appareils : cuves, moules, tables des dessinateurs, machines à fraiser le modèle, modèles de 4 et 5 mètres de long, sont réunis dans une même et immense galerie dont le canal occupe une extrémité. L'air y circule largement. La lumière y abonde. Parmi les profils de navires exposés le long des murs, j'ai remarqué les autrichiens. L'Autriche construit remarquablement des bateaux spécialisés. Ils sont faits pour l'Adriatique. On m'en a montré d'intéressants spécimens dans

son bel arsenal de Pola. Mais l'utilité de la cuve est si évidente que l'Autriche, profitant du traité qui lie les contractants de la Triple-Alliance, soumet tous ses projets au contrôle de Spezia. Elle reconnaît, comme on reconnaît partout aujourd'hui, que les cuves d'expériences sont des accessoires indispensables au génie maritime. Il en existe aux États-Unis, en Allemagne, en Italie, en Angleterre. Seule, la France n'en a pas. Quand j'ai tenté d'en construire une, j'ai rencontré des obstacles invincibles. Et ce n'est pas sans un sentiment douloureux que j'ai admiré l'œuvre de Brin.

Près de là, se trouve le chantier où l'on achevait la *Regina-Margherita*. C'est un grand cuirassé de 13,426 tonnes. Il est inférieur à ceux dont on a entrepris la construction en France au point de vue du déplacement. Nous avons été jusqu'à 14,800 tonnes, c'est-à-dire au chiffre que l'Italie elle-même avait atteint quand elle a mis en chantier le *Lepanto* et l'*Italia*. Depuis, elle semble être

revenue à des dimensions un peu moins colossales. Mais la conception des navires de guerre est très différente chez elle et chez nous. Tout le monde sait combien est délicat le problème posé par l'architecture navale. Il peut se résumer en deux mots : un bateau, quel qu'il soit, ne peut supporter qu'un certain poids de matière proportionné à sa taille. Si l'on emploie la plus grande partie de ce poids à la protection, c'est-à-dire à la cuirasse, il reste peu de chose pour les canons, les machines, les chaudières, l'approvisionnement en munitions et en charbon. On a alors un bateau très bien défendu, mais peu armé et peu rapide. Si, au contraire, on emploie la plus grande partie du poids en artillerie, en machines, en approvisionnement de charbon et de munitions, on est obligé de diminuer la cuirasse. On a alors un navire très armé, très rapide, mais pas défendu. Généralement, on sacrifie un peu de chacune des qualités que l'on voudrait donner au bateau, et l'on fait ce qu'on ap-

pelle un « compromis ». Mais, selon qu'on veut donner une importance plus grande à l'offensive ou à la défensive, les « compromis » peuvent varier à l'infini.

L'Italie, comme l'Allemagne, mais plus encore, semble vouloir, d'une manière générale, sacrifier la défensive à l'offensive. Cela a toujours été sa pensée maîtresse : toujours elle a cherché la plus grande vitesse et le plus nombreux armement. Dans la *Regina-Margherita,* la cuirasse de ceinture n'a que 15 centimètres d'épaisseur : ce qui est loin des 30 ou 35 centimètres de nos nouveaux bateaux. L'Italie pense que la cuirasse de ceinture est rarement atteinte (2 fois sur 100 environ), que si elle est atteinte, elle n'est pas toujours percée ; que si elle est percée, le bâtiment n'est pas nécessairement perdu ; enfin que les nouveaux procédés industriels donnent à l'acier des plaques de blindage une résistance beaucoup plus grande qu'autrefois et qui rend très suffisante l'épaisseur susdite. Au centre du bateau se

trouve un réduit cuirassé comme la ceinture à 15 centimètres, où l'artillerie a été enfermée. Cette artillerie est formidable. Elle se compose de 12 canons de 15 centimètres, de 4 canons de 20 centimètres, de 4 canons de 30 centimètres et enfin de 16 canons de 76 millimètres, répandus, ceux-là, un peu partout. Si la *Regina-Margherita* a 2 canons de moyenne artillerie de moins que nos cuirassés de 15,000 tonnes, elle a, en revanche, ses 4 canons de 20 centimètres, qui sont d'un calibre très supérieur au nôtre. Cela fait largement compensation. Son rayon d'action est de 1,000 milles plus étendu que celui de nos cuirassés, en charge normale. Elle marche à 20 nœuds et demi. Nos cuirassés à 18. C'est, en somme, un navire très remarquable et dont les formes élégantes et fines rappellent les meilleures conceptions de Brin.

L'Italie se servait autrefois de canons énormes : les fameux canons de 100 tonnes. Elle n'en met plus sur ses nouveaux ba-

teaux. Mais il en existe encore à l'arsenal qui doivent concourir à la défense. Ce sont des monstres. On les a installés sur des pontons très bas sur l'eau, qu'on remorque dans la rade pour les exercices de tir. Une machine hydraulique assure le chargement et le pointage. La manœuvre est relativement rapide. Embusqués dans les criques de la côte ou postés derrière la digue, ils pourraient être, pour l'escadre qui voudrait forcer les passes, des adversaires dangereux.

C'est de l'autre côté de la rade, vers San-Bartholomeo, que se trouvent le polygone, le réglage des torpilles, l'école des torpilles et le magasin des torpilles. Les torpilleurs, officiers, magasiniers et matelots, sont là chez eux, isolés de l'arsenal. Rien ne les gêne. Ils ont tout l'espace désirable. Le magasin est superbe : 80 mètres de long, sept doubles rangs de torpilles étagées sur de hauts châssis. Le réglage est bien installé, dans un joli bâtiment à l'extrémité d'une estacade. L'Ita-

lie emploie à la fois les torpilles en bronze de l'Allemagne : les Schwartzkopff, et les torpilles en acier de Whitehead. On a bien voulu exécuter un tir devant moi. Le but était à 1,000 mètres. Pourquoi dit-on toujours chez nous, même dans les pièces officielles, que les torpilles ne portent qu'à 400 mètres? Elles portent beaucoup plus loin, en France comme à l'étranger. Aucun courant dans le golfe de Spezia ne gêne la marche sous-marine de l'engin. Il n'en est pas de même à Fiume où, cependant, dans l'établissement de M. Whitehead, j'ai vu d'admirables tirs. Ce sont aussi les torpilles Whitehead que semblent préférer les Italiens. Ils paraissent avoir plus de confiance dans l'acier que dans le bronze. Nos deux torpilles, lancées l'une après l'autre : une Schwartzkopff d'abord, une Whitehead ensuite, atteignirent le but flottant.

Le polygone d'essai de l'artillerie, niché dans une crique, est malheureusement traversé par une route. On est obligé, dans les

tirs, de placer des cordons de soldats sur les flancs pour empêcher les gens de passer. Aux dernières expériences, les obus des canons de 15 centimètres se sont brisés sur les plaques nickelées de 15 centimètres, bien que les frappant en tir normal, c'est-à-dire à angle droit. On en a conclu que le réduit de la *Regina-Margherita* est bien défendu, au moins contre l'artillerie moyenne. En revenant, on m'a montré le bateau sous-marin en essai *le Delphin*. Les expériences, longtemps interrompues, viennent d'être reprises, et le jeune commandant paraît avoir une confiance entière dans son bateau. Ce que nous avons fait en France, les traversées du *Gustave-Zédé*, le succès du *Narval* ont presque autant impressionné l'Italie que l'Angleterre. L'ingénieur maritime, M. d'Adda, a écrit sur ce sujet de nombreux et intéressants articles. Tout le monde comprend quelle arme terrible de défense et d'attaque sont ces engins invisibles aux coups mortels.

La marine italienne est laborieuse, curieuse de progrès réalisés à l'étranger, désireuse de se signaler sur les champs de bataille. J'ai dit ce qui lui manquait : il lui manque de l'argent pour construire ; il lui manque de l'argent pour naviguer. Elle n'a pas le budget de ses ambitions. La parcimonie obligée des ministres et des Chambres lui a souvent imposé de durs sacrifices. Toujours, elle les a supportés vaillamment, soutenue par son patriotisme. Le roi Humbert passait pour la délaisser un peu. Le roi Victor-Emmanuel III l'aime et s'intéresse à ses progrès. Parmi la population, elle excite des enthousiasmes. Les dames du monde confectionnent ou brodent des pavillons écussonnés qu'elles offrent ensuite aux commandants des navires, et ce don des couleurs nationales est l'occasion de graves cérémonies, toujours solennelles, parfois émouvantes. Si la Ligue navale italienne, que dirige avec tant d'énergie et de tact M. le comte de Felicon, est loin de compter autant d'adhérents

que la Ligue navale allemande, du moins en a-t-elle cinq ou six fois plus que la Ligue navale française. Elle publie un journal fort bien rédigé et fort au courant des choses; elle inonde les librairies de très jolies cartes postales à son chiffre. Elle organise des conférences dans toutes les grandes villes du royaume. Jamais, pour les œuvres qu'elle entreprend, l'Italie ne manque d'hommes éminents ou d'esprits supérieurs. Elle a, aujourd'hui, des architectes navals et des constructeurs de premier mérite. C'est des chantiers Ansaldo, de Gênes, qu'on peut compter parmi les plus beaux de l'Europe, qu'est sorti l'admirable et redoutable croiseur *Garibaldi*. L'Italie a des écrivains maritimes qui ne le cèdent à personne pour la science et la hauteur des vues, tels, par exemple, que Vecchi, l'auteur de l'*Histoire de la marine militaire;* elle a d'intrépides hommes de mer qui sont quelquefois d'éloquents orateurs comme mon illustre ami, M. l'amiral Bettolo. Elle a, par-dessus tout, pour raffer-

mir les cœurs et pour enflammer les esprits, les immortels exemples du passé. Le souvenir de Rome plane sur elle, et la gloire d'autrefois lui semble être un gage de sa gloire future.

TABLE DES MATIÈRES

Nancy, impr. Berger-Levrault et Cie.